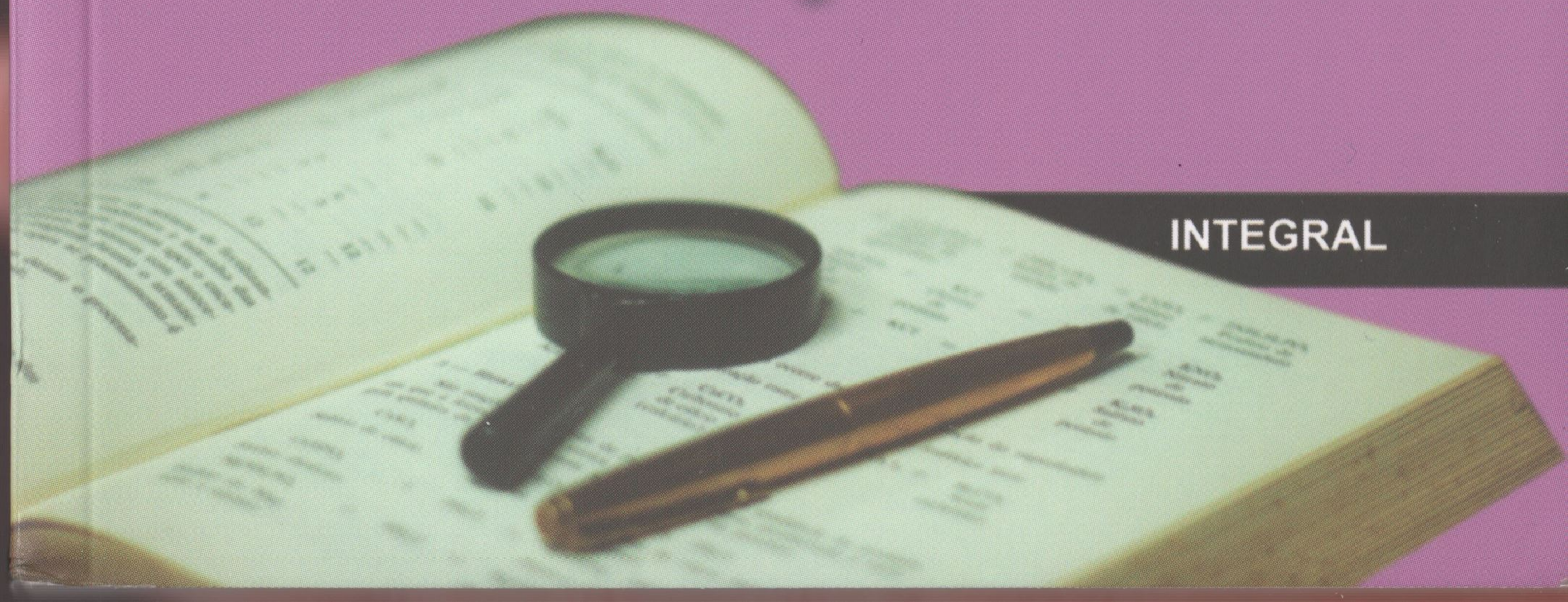


Colecția ISTORII SECRETE

Vol. XVI prezentată de Dan-Silviu Boerescu



Crime și catastrofe uitate din istoria neagră a României



INTEGRAL

O colonie muncitorească din apropierea șantierului unei hidrocentrale este spulberată într-o noapte de o revărsare de ape, care au luat cu ele zeci de vieți omenești. Sute de brigadieri entuziaști sau „dușmani ai poporului” trimiși la reeducare pier la Canal și pe faimoasele șantiere ale tineretului. Două mari accidente aviatice, adevărate catastrofe, au avut loc în Banat și în Transilvania în perioada comunistă. Inundațiile din anii 1970-1975 fac numeroase victime. Trei teribile catastrofe feroviare din anii '30 fac sute de victime, iar o a patra se petrece în 1968. În 1930, o biserică a ars cu 118 oameni înăuntru. Un autobuz care circula pe ruta Suceava-Botoșani s-a răsturnat de pe un pod într-o mlaștină adâncă, la Hunțani. În urma accidentului din 1980 au murit 48 de oameni. Dezastrul de la Certej din 1971, provocat de ruperea digului și alunecarea muntelui de steril din iazul de decantare al exploatarei miniere, a provocat 89 de morți și 76 de răniți. Iar în 1974, la Iași, un șofer de camion era pe punctul de a porni un război interetnic după ce, din răzbunare, a călcat cu o mașină grea o șatră de țigani, curmând 24 de vieți.



14.99 lei

INTEGRAL
eintegral.ro

Vol. XVI

**Crime și catastrofe uitate
din istoria neagră a României**

Colecția ISTORII SECRETE

prezentată de Dan-Silviu Boerescu

Colecția: **ISTORII SECRETE**
Coperta: Stelian BIGAN

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
BOERESCU, DAN-SILVIU

**Crime și catastrofe uitate din istoria neagră a României :
docu-drame și mituri contemporane însoțite de consemnări din presă /**
evocate de Dan Silviu Boerescu. - București : Integral, 2018

Conține bibliografie

ISBN 978-606-992-103-6

94

© INTEGRAL, 2018

Editor: Costel POSTOLACHE
Tehnoredactor: Stelian BIGAN

Tiparul executat la tipografia Editurii *Paralela 45*

Orice reproducere, totală sau parțială, a acestei lucrări,
fără acordul scris al editorului, este strict interzisă
și se pedepsește conform Legii dreptului de autor.

ISBN 978-606-992-103-6

Crime și catastrofe uitate din istoria neagră a României

Docu-drame și mituri istorice
însoțite de consemnări din presă
prezentate de Dan-Silviu Boerescu



INTEGRAL

Crime și catastrofe urbane din istoria neapărată a României

De-a lungul timpului, România a cunoscut numeroase catastrofe urbane și crime, care au lăsat o amprentă profundă în istoria țării. Aceste evenimente au fost cauzate de diverse motive, precum războaiele, epidemiile sau neglijența umană.

Doar câteva din cele mai notabile exemple sunt: incendiul din București din anul 1847, care a distrus o mare parte din centrul vechi al orașului; epidemia de holeră din 1831-1832, care a costat zeci de mii de vieți; și cutremurul din 1940, care a devastat numeroase orașe.

În prezent, România se confruntă cu noi provocări, precum schimbările climatice și urbanizarea rapidă, care pot duce la noi catastrofe urbane. Este important să învățăm din lecțiile trecutului și să luăm măsuri preventive pentru a reduce riscurile.

În concluzie, crimele și catastrofele urbane au fost o parte integrantă a istoriei României. Prin cunoașterea acestor evenimente, putem deveni mai conștienți și mai pregătiți pentru viitor.

Sumar

Ce nu se spunea niciodată la *Fapt divers* / 7

**Viitura de la Gura Apei din Retezat sau cum era să fie Hațegul
spulberat de pe harta României / 11**

**Brigadierii entuziaști care au pierit pe faimoasele șantiere
ale tineretului din anii '50 / 15**

Marile catastrofe aviatice din perioada comunistă / 33

Inundațiile din anii 1970-1975 / 41

**Acarul Păun la puterea n: mii de victime în marile
accidente feroviare din România secolului XX / 65**

**Monstruoasa tortă vie sau când o biserică arde
cu 144 de oameni înăuntru / 81**

Autobuzul căzut în mlaștina adâncă de la Huțani / 85

**Dezastrul de la Certej din 1971: ruperea digului în zori
și alunecarea muntelui de steril
peste oamenii care dormeau liniștiți / 89**

**Primul război interetnic – șatra de țigani
călcată cu camionul / 99**

Un Airbus se prăbușește la Balotești / 113

Cronologia morții / 123

Lămuriri bibliografice / 129

Ce nu se spunea niciodată la *Fapt divers*

Pe vremuri, în *Scânteia*, organul de presă al PCR, cea mai citită rubrică era cea intitulată *Fapt divers*, o mică și nevino-vată enciclopedie a lucrurilor ieșite din comun din societatea comunistă, adesea cu o tentă hazlie, amuzantă, în care micile ciudățenii, uneori inexplicabile, își făceau loc printre reali-zările fabuloase obținute în activitatea de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate. Rareori apăreau și trimiteri indirecte la catastrofele care, vai!, nu ocoleau nici ele viața socială, cenzurând în surdină mersul inexorabil înainte al patriei desăvârșite. Lumea afla însă și de ele, de micile sau marile „accidente” pe care propaganda se ferea, în general, să le pomenească, exceptând doar cazurile speciale când cei vinovați de producerea acestor inadvertențe de creștere, ade-sea niște biete personaje distribuite fără voia lor în rolul cu repetiție al faimosului Acar Păun interbelic, trebuiau demas-cați și supuși oprobiului popular pentru prevenirea în viitor a unor situații similare, care produceau pete nedorite pe

chipul cosmetizat, fără nicio imperfecțiune, al României. Dar un Acar Păun – personaj real, protagonist al unei mușamalizări grotești din orânduirea anterioară – a existat întotdeauna, chiar și înaintea societății socialiste! Nici verșii capitaliști nu au fost scutiți deloc de probleme de acest gen, doar că pe vremea lor presa chiar putea prezenta pe spații largi aproape orice *Fapt divers*, de la o teribilă serie de accidente feroviare (iaca și Acarul Păun!) la transformarea unui lăcaș de cult într-o imensă torță vie, cu mulțimea de enoriași prinsă de flăcări înăuntru...

Iată, într-o succesiune aleatorie, doar câteva din tragicele catastrofe ale istoriei negre, uitate, a României în secolul XX, cu un nedorit epilog petrecut după 1989. O colonie muncitoarească din apropierea șantierului unei hidrocentrale este spulberată într-o noapte de o revărsare de ape, care au luat cu ele zeci de vieți omenești. Sute de brigadieri entuziaști sau „dușmani ai poporului” trimiși la reeducare pier la Canal și pe faimoasele șantiere ale tineretului. Două mari accidente aviatice, adevărate *catastrofe*, au avut loc în Banat și în Transilvania în perioada comunistă. Inundațiile din anii 1970-1975 fac numeroase victime. Trei teribile catastrofe feroviare din anii '30 fac sute de victime, iar o a patra se petrece în 1968. În 1930, o biserică a ars cu 118 oameni înăuntru. Un autobuz care circula pe ruta Suceava-Botoșani s-a răsturnat de pe un pod într-o mlaștină adâncă, la Hunțani. În urma accidentului din 1980 au murit 48 de oameni. Dezastrul de la Certej din 1971, provocat de ruperea digului și alunecarea muntelui de steril din iazul de decantare al exploatării miniere, a provocat 89 de morți și 76 de răniți. Iar în 1974, la Iași, un șofer de camion era pe punctul de a porni un război

interetnic după ce, din răzbunare, a călcat cu o mașină grea o șatră de țigani, curmând 24 de vieți.

Iar în 31 martie 1995, aeronava Airbus 310 „Muntenia”, fabricată în 1987, cu peste 31.000 de ore la bord, care trebuia să efectueze un zbor, practic, de rutină de la București la Bruxelles, se zdrobea în localitatea ilfoveană Balotești. Au murit 49 de pasageri și 11 membri ai echipajului...

Viitura de la Gura Apei din Retezat sau cum era să fie Hațegul spulberat de pe harta României

Tragicul eveniment care a curmat viața a 14 persoane în colonia muncitorească de la Gura Apei este rememorat de jurnalistul hunedorean Marcel Bot. În noaptea de 11 spre 12 iulie 1999 s-a produs cea mai cumplită viitură la barajul din Retezat. După 18 ani, fostele barăci din colonie au dispărut cu totul. Natura a pus stăpânire, deplin, peste așezarea umană.

...De pe pod, lacul de acumulare pare inofensiv. Pe luciul liniștit, soarele se sparge în cioburi de lumină la adierea blândă a vântului. Zeci de turiști trec zilnic să admire peisajul, însă arareori se încumetă cineva să se scalde în lac. Doar drumul care duce la Baraj, plin de hârtoape și de bolovani desprinși din versanți, avertizează că natura dezlănțuită scoate, din când în când, iadul la suprafață.

În anul acela (1999), a plouat nebunește în Retezat. Specialiștii spun că debitul pe Râul Mare era de 1.000 de metri cubi pe secundă.

„Caracterul violent al precipitațiilor din noaptea de 11/12 iulie 1999 a provocat o torențialitate fără precedent în întreaga parte montană a văii Râului Mare și pe afluenții acestuia. Pe câteva văi au fost cazuri în care torenții au antrenat deluviul până la roca de bază, târând totul în albia Râului Mare, pe drumurile de acces sau pe platformele de organizare de șantier din colonia barajului Gura Apelor. În secțiunea coloniei din avalul barajului Gura Apelor s-au produs patru torente principale, dintre care cel mai violent a fost cel din dreptul locuințelor coloniei. Torentul a spălat deluviul până la rocă, a dezrădăcinat copaci și a târât totul pe platforma locuită a coloniei. Copaci și bolovani imenși au izbit și străpuns dintr-o parte în alta pereții a două barăci locuite, situate în dreptul torentului. Au fost omorâți 14 oameni, printre care au fost și copii. Nenorocirea s-a produs în timpul nopții de 11/12 iulie 1999, moment în care toată lumea dormea, reacția de apărare împotriva dezastrului fiind practic nulă”, scria inginerul Augustin Vlaiconi, în articolul *Viitura din iulie 1999 produsă în Retezat*, publicat în revista de specialitate Energetica.

Viitura a „mușcat” adânc din căile de acces ce duceau la colonia muncitorească de la Brazi. Primele intervenții s-au făcut cu ajutorul elicopterelor în zilele de 12 și 13 iulie 1999. Colonia era îngropată în mazăgă, trunchiuri de copac, iar aluviunile acopereau șoseaua cu peste un metru în înălțime. Podul peste Râul Mare din avalul coloniei a fost complet blocat. Căutarea supraviețuitorilor devenise o

cursă infernală contra-cronometru. În Retezat, ploile nu conteneau și asta sporea disperarea. Știrile curgeau aiuritor de la o oră la alta. Cei câțiva jurnaliști ajunși la colonie relatează despre copii salvați înainte de a se îneca în nămol. Autoritățile sunt înspăimântate că barajul ar putea să cedeze, caz în care efectele dezastrului s-ar fi extins la toată populația din aval. Se vorbea că orașul Hațeg ar putea să fie măturat de viitură, șters de pe hartă. Specialiștii spun, acum, că, în lipsa barajului, potopul ar fi ajuns până la Simeria. La ora bilanțului, oficialitățile au declarat 14 decese și daune materiale de aproape 30 de miliarde de lei vechi. Poate să sune cinic, însă sunt păreri că am scăpat „ieftin”.

Barajul Gura Apei din Masivul Retezat a fost construit în anii 1970-1980, unul din cele mai mari ce se făcuseră în Europa la vremea aceea. Ridicat din anrocamente, barajul are o lungime de 464 de metri, o înălțime de 168 de metri și a fost făcut pentru a băga Râul Mare „în priză”, ca infrastructură pentru producerea energiei electrice. Ca obiectiv turistic, la baraj sosesc, zilnic, zeci de mașini din toate colțurile lumii. Drumul spre baraj este, însă, o încercare pe care nu toți automobiliștii pot să o treacă. După intrarea în aria protejată a Parcului Național Retezat, carosabilul e „populat” cu bolovani desprinși din versanți, obstacole pe care autoritățile uită să le îndepărteze cu lunile, iar cu vreo doi kilometri înainte de baraj sunt porțiuni ce nu pot fi trecute dacă mașina are gardă mică la sol.

Turiștii care ajung la baraj zăbovesc o vreme să admire peisajul, după care își continuă drumul spre Rotunda ori la Poiana Pelegii. Arareori se încumetă cineva să facă baie în barajul de la Gura Apei. Localnicii spun că fundul lacului e

acoperit cu un strat gros de nămol care te imobilizează și te scufundă precum nisipurile mișcătoare.

În urmă cu câțiva ani, un pescar îndrăzneț a plătit cu viața curajul de a se afunda în apele barajului.

În schimb, malurile Râului Mare sunt locuri ideale pentru picnic. Răcoarea aerului de munte, apa spumegând între pietre ca un jacuzzi reinventat de natura sălbatică, fac din zonă un refugiu odihnitor și ieftin... (www.replicahd.ro)

Brigadierii entuziaști care au pierit pe faimoasele șantiere ale tineretului din anii '50

Dă-mi, tăticule, și mie,/ O lopată și-o mistrie/ Să mă duc pe șantier,/ Să mă fac brigadier! Bumbescu-Livezeni, Salva-Vișeu, Agnita-Botorca, Lunca Prutului, „schimbarea la față a Bucureștiului” et caetera. Exploatate la maximum de propaganda primilor ani ai „dictaturii proletariatului”, șantierele acestea au fost ulterior asociate cu „obsedantul deceniu”. *Brigadieri, muncă voluntară, depășirea normelor, o țară nouă, entuziasm!* Dincolo de propaganda susținută de regim la cele mai înalte cote prin presă ori literatură, de pe urma muncii a zeci de mii de oameni pe șantierele naționale ale tineretului au rezultat lucrări de infrastructură utilizate și astăzi.

Practic, România – Republica Populară Română a deceniului cinci al veacului trecut – copia în toate domeniile modelul patentat în Uniunea Sovietică cu două-trei decenii înainte. Primul Război Mondial și Războiul Civil produsese

distrugeri uriașe în Răsărit, iar ambițiile noilor lideri de la Kremlin erau mari. În timpul primului cincinal sovietic, începuse construcția canalului Baltica-Marea Albă. I-au urmat canalele Moscova-Volga și Volga-Don. Pretutindeni în imensitatea spațiului sovietic, „omul nou” se lupta cu natura potrivnică. La începutul anilor '50, Editura Cartea Rusă oferea publicului din România traducerea unor lucrări precum *Epoca construcțiilor gigantice* sau *Pe urmele aplicării experienței sovietice*. La sfârșitul lunii ianuarie 1948, Comisia Ministerială pentru Redresare Economică și Stabilizare Monetară anunța deschiderea a șase mari șantiere „de interes național”, care aveau să funcționeze alături de altele, mai mici, de interes local. Acestea vizau construcția a două linii ferate – Bumbesti-Livezeni și Salva-Vișeu –, reamenajarea cursului inferior al Prutului și introducerea astfel în circuitul agricol a 13.000 hectare teren, bransarea orașului Cluj la rețeaua de gaze, refacerea orașelor Galați și București.

Dacă în unele cazuri era vorba despre reconstrucție, în altele era vorba despre lucrări de infrastructură pornite de la zero: căi ferate, drumuri, sisteme de irigații, aducțiuni de gaze. Economia României urma să fie adaptată modelului sovietic, bazat pe centralizare, industrializare, electrificare, cooperativizarea agriculturii. Toate acestea s-au dovedit a fi procese mai dificile și de mai lungă durată decât a fost, bunăoară, cucerirea puterii politice. Înainte de a trece la transpunerea lor în practică, au fost necesare o serie de măsuri pregătitoare. Ca să producă, industriei îi trebuiau resurse de care România nu ducea lipsă. Absența căilor de comunicații le făcea însă dificil de utilizat. De pildă, cărbunele exploatat în Valea Jiului, atât de trebuitor diferitelor ramuri industriale.

Linia ferată Bumbesti-Livezeni urma să scurteze „drumul cărbunilor” exploatați în Valea Jiului către viitoarele centre industriale din Oltenia, Muntenia și Dobrogea. Înainte ca această linie să funcționeze, pentru a transporta, de pildă, cărbunele din Valea Jiului către Craiova, singurul traseu disponibil era prin sudul Transilvaniei, tăind apoi întreaga Muntenie, pentru a ajunge în cele din urmă în Cetetea Băniei. Linia ferată care lega localitățile Salva de Vișeu făcea practic pentru prima dată racordul între Maramureșul bogat în resurse de cherestea, aramă, sulf, piatră și restul țării.

Utilizând munca voluntarilor, statul comunist realiza importante economii bugetului de stat. Metoda fusese folosită și pe vremea „regimului burghez”, dar nu de stat, ci de formațiunea de extremă dreapta Legiunea Arhanghelul Mihail. Între 1924 și 1937, legionarii au organizat peste 3.500 de tabere de muncă voluntară, de pe urma cărora au rezultat aproximativ 300 de așezăminte – catedrale, biserici, schituri. Au fost restaurate mănăstiri, s-au construit cămine, case de adăpost pentru săraci, drumuri de munte, diguri, poduri. Catedrala ortodoxă de la Orăștie, căminul cultural din satul Laz, comuna Săsciori, județul Alba, sau mai celebra Casă Verde din București (astăzi dispărută) sunt câteva exemple de construcții ridicate de legionari. Una dintre cele mai faimoase tabere de muncă legionare era la Carmen Sylva (actuala Eforie Nord).

Recrutarea voluntarilor pentru șantierele naționale s-a făcut de organizațiile județene ale Uniunii Tineretului Muncitoresc (UTM). La 1 aprilie 1948, când s-au deschis șantierele de la Bumbesti-Livezeni, Salva-Vișeu și Lunca Prutului, fiecărei organizații județene a UTM i-a revenit ca sarcină

trimiterea „pe frontul muncii” a unei grupe formate din 150-220 de voluntari.

Plecarea s-a făcut în serii, fiecare lot de brigadieri urmând să stea pe șantier două luni, după care era înlocuit de unul nou. Elevii și studenții au sosit pe șantiere în lunile de vară, o dată cu începerea vacanței.

Șantierele erau o trambulină de lansare în viitoare cariere politice și, totodată, un „purgatoriu” pentru tinerii care, în ciuda păcatului de a avea „origine socială nesănătoasă”, doreau să se remarce în „lumea nouă”. Dumitru Popescu, viitor demnitar comunist, isprăvisese în vara lui 1948 primul an ca student la Academia Comercială din București. „În timpul examenelor la Academie se întetise campania propagandistică în sprijinul înscrierii în brigăzile studențești de muncă patriotică”, scria acesta într-unul din volumele de memorii recent publicate. „Noi ce am fi avut de făcut după terminarea sesiunii? Ce mai făcuserăm și altă dată în orașul nostru de margine: să mâncăm caise – fructul tipic de sezon al câmpiei – să mergem la Dunăre, să citim, și seara să ieșim cu câte o fată în vechea grădină publică a urbei. Ne surâdea o excursie prin țară – Sile (colegul meu) mai călătorise în copilărie până la Timișoara, dar eu nicăieri – și ne-am înscris pentru cel mai îndepărtat loc de muncă, cel de la Salva-Vișeu”.

Anterior deschiderii, au fost construite barăci, cantine, săli de masă. La Salva-Vișeu, toate amenajările au luat forma unui orașel. Studentul Dumitru Popescu n-a fost prea încântat de condițiile de pe șantier. „Nu prea ne-au priit barăcile dezgrădinate, prin acoperișul cărora ploaia mocănească se strecura noaptea peste păturile roase, rămase de la reforma cine știe cărui regiment, hei-rup-ul de dimineața până seara

prin noroaiele și stâncile colțuroase ale defileelor, pe unde împingeam roabele grele de metal, ca să construim viaducte, marmelada cu mămăligă și zeama lungă de cazan, anturajul nestudentesc – pentru a nu spune «anti» – alcătuit din vagabonzi aduși la o reeducare camuflată, și regimul, mai rău decât milităresc, instaurat de «comandanții» cu stagiu pe faimoasele șantiere din Iugoslavia și Albania. Am răcit, ne-am șubrezit și a trebuit să plecăm pe la jumătatea «perioadei de contract». Cât fusese, fusese destul... Mai ales că ne atinsesem țelul, văzusem țara.”

În vara lui 1948, și scriitoarea Lucia Demetrius a răspuns chemării Uniunii Scriitorilor, Artiștilor și Ziariștilor și a plecat „în documentare” la Salva-Vișeu. Era perioada când scriitorilor li se cerea să-și găsească subiectele „din viață”, să reflecte în opere noile realități. Călătorind cu clasa a III-a și schimbând mai multe trenuri, drumul din București până-n Maramureș a durat două zile și două nopți. La destinație, grupul format din „tovarășii artiști” a ajuns noaptea. „Cum am ajuns după ora culcării”, scrie Lucia Demetrius în memoriile sale, „am fost înghesuite într-o baracă, pe priciuri, între fete care dormeau greu și nici nu simțeau că se strecoară o străină între ele. În zori, la cinci, trompeta a sunat deșteptarea pentru lucru. Primele cuvinte pe care le-am auzit de la vecina lângă care dormisem au fost: «Tu, mă mănâncă! Am luat și eu râia de la aia».”

A doua zi, scriitoarele de la București au fost mutate singure într-o baracă. „Era o vară rece și ploioasă, povestește mai departe scriitoarea experiența de șantieristă, dar preferam să așternem păturile sub noi și să dormim îmbrăcate și acoperite cu ce mai cuprindea garderoba noastră: o jachetă

de lână, încă o fustă... A te spăla era foarte greu. Un puț, unul singur, în vârful unei movile veșnic lunecoasă, noroioasă. Carmen Răchițeanu și cu mine ne aduceam apă cu termosul de la puț o dată, de trei ori, până ne puteam spăla prin turnare deasupra unei copăițe. Ne căram apă una alteia și cădeam de zece ori în noroi până la movilă. Râie n-am luat nici una dintre noi! Frigul, tăria patului, lumina puțină n-ar fi însemnat nimic, dacă n-ar fi umblat șorecii pe noi. Toată noaptea, trează și în somn, ciocăneam cu un papuc în patul alăturat, ca să nu se apropie vreun șoarece de mine. (...) Mâncarea era compusă din patru alimente, care alterneau: orez, varză, fasole și cartofi, cu carne sau fără. La prânz și seara, fără excepție. Câte o pâine mare și bună de om pe zi. Hotărât lucru că șantierul nu era bine organizat. Când ceream șefilor o mătură și un fâraș, ca să putem curăța baraca, eram privite ca niște burgheze pretențioase și fandosite. O cană de cărat apa? Ce absurditate, ce exigență!"

Ca și alte obiective industriale, străzi, cămine culturale botezate după numele unor lideri sovietici, din lagărul comunist sau autohtoni, șantierul Salva-Vișeu a purtat numele lui Vasile Luca (în realitate, născut László Luka), la acea oră membru în Secretariatul CC al PMR. A fost unul din cele trei mari șantiere deschise la 1 aprilie 1948, care aveau ca termen de finalizare data de 7 noiembrie, în cinstea aniversării „Marii Revoluții Socialiste din Octombrie”. S-a construit o linie ferată lungă de 63 de kilometri, care a legat Maramureșul, până atunci izolat, de restul țării. Lucrarea a necesitat construirea unui tunel lung de 2.400 de metri, 250.000 metri cubi de terasamente, din care 150.000 în stâncă, trei viaducte cu înălțimi între 22 și 32 de metri, 14 podețe și cinci gări.

Linia ferată Bumbesti-Livezeni fusese începută pe vremea „burghezo-moșierimii”, până în 1944 fiind terminată circa 60% din lucrare. Brigadierilor sosiți la 1 aprilie 1948 le-au mai rămas 20%, restul executându-se între 1944-1947. Linia ferată de 31,4 km traversa Carpații (Masivul Parâng), scurtând astfel distanța de transport a cărbunelui din Valea Jiului la centrele industriei grele din Ardeal, Banat și Muntenia. Alt efect benefic a fost decongestionarea liniei Predeal-Ploiești și creșterea traficului de mărfuri și de călători dintre Oltenia și Transilvania. Realizarea liniei ferate care lega Bumbestiul de Livezeni a presupus excavarea a două milioane metri cubi de stâncă și pământ pentru terasamente, construirea a șase viaducte și poduri, 13 poduri cu deschidere mai mare de opt metri, 16 viaducte de coastă, 84 de poduri și podețe.

Primul șantier, în ordine cronologică, ce a utilizat munca voluntară fusese Agnita-Botorca. 700 de voluntari trudiseră pentru a pune în funcțiune o conductă de 55 de kilometri, care furniza Bucureștiului 450.000 de metri cubi de gaz metan zilnic, destinat industriei. „Succesele de la Agnita-Botorca”, scria presa, „au constituit cheazășia încrederii pe care factorii de răspundere ai economiei noastre naționale o au în tineret.” (Cristina Diac, <http://istoriacomunismului.ilariontiu.ro>)

În 1948, Bucureștiul era unul dintre cele șase „șantiere de interes național”, alături de Bumbesti-Livezeni, Salva-Vișeu ori Lunca Prutului. În doar câteva luni s-au reparat peste 300 de artere de circulație, însumând 200 de kilometri. În cartierele Militari, Grivița și Bucureștii Noi s-au trasat bulevarde, largi de 30 de metri. De-a lungul trotuarelor s-au plantat peste 30.000 de pomi. S-au amenajat parcuri. S-a

reconstruit și s-a modernizat stadionul ANEF, a fost refăcută clădirea Teatrului Național, vechiul velodrom a fost transformat în actualul stadion Dinamo. 250 de muncitori au lucrat la construcția Aeroportului Băneasa. Pe Dealul Cotrocenilor a fost ridicată fabrica de confecții „Gheorghe Gheorghiu-Dej”, cunoscută cu numele de APACA.

În zona Moldovei, efortul s-a concentrat asupra orașului Galați și a fostului județ Covurlui. Astfel, Șantierul Național „Lunca Prutului”, deschis la 1 aprilie 1948, a avut ca obiectiv realizarea unei rețele de diguri și de canale pe cursul Prutului Inferior. Înainte de începerea lucrărilor, zona arăta ca un stufăriș, plin de bălți și lacuri. După amenajarea cursului Prutului, aproximativ 12.800 hectare de teren situate între localitățile Oancea și Galați au intrat în circuitul agricol, dintre care 10.000 de hectare au devenit teren arabil, pe o suprafață de 1.000 de hectare a fost mărit debitul apei și s-au obținut lacuri pentru creșterea peștelui, iar 1.600 de hectare au devenit fânețe. De pe terenul astfel recuperat pentru agricultură se prognoza obținerea unei producții de 3.000 de vagoane anual, care asigurau hrana locuitorilor județului Covurlui. Secarea mlaștinilor a adus cu sine și distrugerea tânțarilor și implicit a focarelor de boli care măcinau sănătatea zecilor de mii de oameni din regiune. (<http://jurnalul.ro>)

Însă, dincolo de elanul patriotic și de propaganda comunistă, la o asemenea desfășurare de forțe (numai la Bumbești-Livezeni au muncit, spre exemplu, circa 30.000 de tineri timp de șapte luni; „în afară de tineretul UTM-ist – în luna mai se așteaptă prezența pe șantier a vreo 13.000 de brigadieri –, vor mai lucra la construcția liniei ferate Salva-Vișeu militari încadrați în companii de căi ferate și

1.000 de mineri, la tunele”), și accidentele – uneori adevărate tragedii! – erau inevitabile. La fel cum s-a întâmplat și ulterior, după alte trei decenii, la Canalul Dunăre-Marea Neagră (ediția a II-a, ceaușistă) sau la șantierul celei mai mari construcții din Europa – mausoleica și, în fond, în imensitatea sa, inutila Casă a Poporului.

Dar până și moartea își găsea, în context, cinică justificare propagandistică! „În urma unui accident care a luat câteva vieți de tineri brigadieri, Nicolae Mândru, un bătrân din Vlașca, tatăl unuia dintre băieții uciși de o alunecare de teren, s-a oferit să rămână să muncească în locul fiului. «Eu am avut numai doi feciori. Cel mare a pierit la Cotul Donului și n-am putut să-i mângâi fața. Mi s-a spus că a murit pentru țară, dar n-a fost așa. Al doilea a murit aici. Nu mi s-a spus nimic, dar eu cred că el a murit pentru țară.» Sub privirile încremenite ale brigadierilor, colegi cu fiul, bătrânul a pus mâna pe un târnăcop și a început să sape icnind, cu fața în lacrimi.” (*www.hotnews.ro*)

Însă, uneori, problemele erau de o cu totul altă natură! Din 22 ianuarie 1948 data o hotărâre a Comisiei ministeriale de redresare economică și a organizației U.T.M., de înființare a cinci șantiere naționale de muncă ale tineretului: construirea conductei de la Ceanu Mare, Cluj; construirea liniilor ferate Bumbesti-Livezeni și Salva-Vișeu; regularizarea cursului inferior al Prutului; pavarea drumului de centură a Bucureștiului. Organizațiile județene ale Uniunii Tineretului Muncitoresc au recrutat aproape 170.000 de tineri pentru aceste șantiere, unele dintre ele deschise la 1 aprilie 1948. Mulți dintre voluntarii de pe „fronturile muncii” ajungeau acolo ca să își îmbunătățească „dosarul de cadre”, să se

treacă în uitare originea lor „nesănătoasă”, aceea de fii de țărani chiaburi, de burghezi, de deținuți politici etc.

Multe sunt povestirile foștilor brigadieri care au lucrat atunci pe șantierele naționale. Arhiva de istorie orală păstrează o mărturie de o mare valoare documentară: tentativa de organizare a unor manifestări anticomuniste la șantierul de cale ferată de la Salva-Vișeu – cu 16 sectoare de muncă în 63 km de cale ferată –, încheiat o dată cu inaugurarea sa din 7 noiembrie 1949. Mărturia este a unui fost brigadier, Gelu Fătăceanu, intervievat în 2000 de realizatorul Lavinia Ivașcu.

„M-am angajat pe șantierul Salva-Vișeu. Acolo erau toți din ăștia «cu pete», ca și mine: foști aviatori deblocați din armată, piloții respectivi, ofițeri scoși din armată și evident că am avut și eu loc pe-acolo, pe undeva. Și a venit într-o seară un anume Șora la mine, Șora Augustin, îl cunoșteam eu mai de mult [...] și mi-a spus: «Uite, noi suntem o organizație de luptă împotriva comunismului, dacă vrei să ne ajuți și tu» Zic: «Măi, eu vă ajut, fiindcă și-așa nu i-am înghițit niciodată și nu-i pot înghiți.» Zice: «Vrem să facem o ambuscadă...» – practic trebuia să vină Ana Pauker și Vasile Luca în Salva-Vișeu – «și am dori să-i deranjăm puțin», dar nici vorbă de atentat, asasinat sau mai știu eu ce, nu ne gândeam la lucrul ăsta!... Am vrut să mobilizăm mai multă lume, cu manifeste, să protesteze împotriva lor, că să fie hui-duiți, mă rog, pe șantier, cu lucrul ăsta a fost de acord chiar și șeful șantierului, Amedeo Georgescu, care era un foarte mare anticomunist, dar nu aveam ce face cu el fiindcă omul avea lucrări făcute prin Germania, Statele Unite, Anglia, și era o somitate în ce privește specialitatea lui, în tunele, viaducte. Și-am făcut manifeste, le-am împrăștiat peste tot,

singur le-am făcut, că aveam acces la mașina de scris... La Administrație... la mașină le-am scris, multiplicat... cu indigoul. Am bătut câte un set de zece, douăzeci de ori, erau câteva sute de bucăți, nu prea multe. «Să fiți prezenți când vor sosi Ana Pauker și Vasile Luca, acești vânzători de țară...», mi-amintesc, cam așa scria, și «...să luăm o poziție fermă pentru salvarea țării de sub jugul comunist, de sub jugul sovietic», cam asta era în principal, ideea principală a manifestului. Nu prea mult, erau câteva rânduri, atâta tot, că altceva nu aveam ce scrie, că toată lumea dorea să scape de comunism și de ruși, că asta era atunci...

Ei, și asta... până în 8 aprilie 1949 a venit un domn, fost învățător, și era angajat la Securitate – trăiește și azi în Bistrița Năsăud, ne întâlnim, dar nu ne vorbim, eventual mă salută, îl salut; nu sunt o ființă răzbunătoare, dar disprețuitoare da! Se bucură de tot disprețul meu, în rest, nimic... – și m-o luat din camera unde eram. Mi-a găsit o carte, că făceam limba engleză fără profesor, ca mine erau mulți care învățau așa; [...] mi-a găsit un binoclu mic, de-ăsta turistic, zice: «Cu cine ai legătură?» «Cu nimeni!» «Ce legătură ai cu ambasadorul Statelor Unite de la București, Burton Berry?» «Domnule, dumneata îmi spui acum cum îl cheamă, dar eu nu știu, fiindcă eu nu am fost niciodată la București să iau legătura cu ambasadorul Statelor Unite, n-am nici o legătură...» «Și de ce înveți engleza?» «Fiindcă vreau să știu limba engleză!» Deci pentru asta, mi-a dat cu pistolul în cap, lovituri etc, acolo, în cameră la mine. După aceea mi-a pus cătușele la mână, m-a urcat într-o mașină, m-a oprit pe Dealul Târgului, la Bistrița, zice: «Spune cu cine ai legătură, dacă nu spui, te împușc!». A coborât din mașină, mi-a pus pistolul

în tâmplă, așa cum se întâmplă și în filmele astea de groază. Ce aveam de spus, dacă nu aveam nimic de spus?! Și m-a urcat iar în mașină, pot să vă spun, că acele două luni de zile sau trei, cât am stat la Bistrița, a fost iadul pe pământ! [...]” (www.rador.ro) *De la Salva la Vișeu, mări! / Omu' îmblânzește fieru', mări! / Omul, muntele și cerul! / Se-ntâlnesc în defileu', mări! / De la Salva la Vișeu, mări!*

La 25 mai 1949, Consiliul de Miniștri a hotărât demararea lucrărilor pentru construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră, pentru a se asigura un transport mai ieftin și crearea unui sistem de irigații. Gheorghe Gheorghiu-Dej a folosit șantierul pentru exterminarea fostei clase politice românești, a elitei intelectuale, dar și a tuturor oponenților regimului. Cum deținuții trebuiau reeducați prin muncă, de-a lungul traseului canalului au fost înființate colonii. În timp, numărul deținuților de la canal a variat, în funcție de amploarea lucrărilor, în 1952 depășind 80% din forța de muncă folosită.

Torționarul Florian Cormoș a deținut funcția de comandant al coloniei de muncă de la Cernavodă din decembrie 1952 până în aprilie 1953. În această perioadă, faptele sale au dus la moartea a cel puțin 115 deținuți politici din lagărul numit „Colonia de Muncă Cernavodă – Columbia”, primul șantier deschis pentru lucrările la Canalul Dunăre-Marea Neagră, după cum arată reprezentanții Institutului de Investigare a Crimelor Comunismului și Memoria Exilului Românesc. În urma unui proces care a avut loc în anul 1957, la Tribunalul Militar București, în care Cormoș era acuzat de crime împotriva umanității, acesta a fost condamnat la moarte, apoi amnistiat, după patru ani. Torționarul deconspirat nu și-a recunoscut niciodată crimele.

Lucrările Canalului Dunăre-Marea Neagră din epoca Gheorghe Gheorghiu Dej au fost oprite în 1953, pentru a fi reluate 20 de ani mai târziu. Din vechiul canal nu a fost utilizată decât o mică parte. Amplasamentul canalului realizat se suprapune peste cel început în perioada 1949-1953 pe o lungime de 9,4 kilometri.

Povestea „Magistralei Albastre” poartă semnătura inginerului Chiriac Avădanei. El a fost desemnat de Nicolae Ceaușescu să proiecteze marea realizare comunistă. Proiectarea a început pe data de 10 iulie 1973. Inițial, echipa a fost formată din 185 de ingineri și de tehnicieni de la IPTANA. După două ani, erau 225 de specialiști. După mai multe proiecte, a fost ales cel final: canalul se desprinde din Dunăre la Cernavodă (la kilometrul 300 pe fluviu) și, urmând Valea Carasu, pătrunde la kilometrul 40 în platoul dobrogean, pe care îl traversează pe direcția Basarabi-Valea Seacă-Straja-limita de nord a Lacului Agigea, până în portul maritim Constanța.

În anii 1984-1987 s-a executat și ramura de nord a canalului principal, pe direcția Poarta Albă-Midia-Năvodari. În acest mod, s-a realizat în Dobrogea centrală, între Dunăre și Marea Neagră, sistemul de canale navigabile ce conectează Dunărea cu principalele porturi maritime românești. În aprilie 1974, au fost aprobate primele elemente ale proiectului. Pentru asta, s-au întocmit 147 de volume de studii și de cercetări și 358 de volume și peste 6.000 de planșe – partea de proiectare propriu-zisă. În total, pentru canal s-au întocmit peste 35.000 de proiecte și devize de execuție.

Statul a împrumutat un miliard și jumătate de dolari, bani care s-au cheltuit pentru echiparea fabricilor și uzinelor

construite în toată țara, inclusiv cele care produceau echipamente și utilaje pentru realizarea canalului. Acesta a fost construit de nouă grupe de șantiere. La construcția lui au participat două brigăzi de geniu ale Ministerului Apărării Naționale, dar și civili: Șantierul Național al Tineretului, Carierele Sitorman și Nicolae Bălcescu și alte unități specializate.

Realizarea canalului a implicat un volum foarte mare de lucrări, concretizate în 301 milioane de metri cubi de excavații, dintre care 294 de milioane de metri cubi din canalul propriu-zis și 7 milioane de metri cubi pentru lucrări conexe. Canalul Dunăre-Marea Neagră este al cincilea, ca mărime, din lume, pe primul loc fiind cel din Panama. Are o adâncime de 7 metri și o lățime cuprinsă între 70 și 120 de metri. Lungimea canalului este de 94,4 kilometri. Canalul Dunăre-Marea Neagră a fost inaugurat în luna mai 1984. Construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră a costat 24 de miliarde de lei, iar la realizarea lui au lucrat, în prima etapă, de trei ani, 22.000 de oameni, iar în ultimii ani, efectivul de personal a ajuns la 32.000 de oameni. Cei mai mulți dintre aceștia erau conducători de utilaje și șoferi – peste 23.000. Personalul tehnic, de execuție, a fost format din 470 de ingineri, 240 de subingineri și 700 de tehnicieni constructori. Gradul de mecanizare a lucrărilor a fost de peste 98%. În cadrul Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră, pentru execuția lucrărilor au acționat 768 de excavatoare, 5.170 de autobasculante, 645 de buldozere, 316 autoîncărcătoare, precum și drăgi, macarale, autogredere.

Chiriac Avădanei a spus că, în timpul lucrărilor la canal, au fost în jur de cinci-șase accidente mortale de muncă, însă mai puține decât pe alte șantiere. El își amintește de o tragedie

care nu a avut de-a face cu construcția propriu-zisă. Într-un an, de 1 Mai, o serie de căpetenii militare s-au dus de partea cealaltă a Dunării, la Cernavodă, să serbeze ziua cu grătare și băutură, cu neveste și copii. Când se înapoiau, trecea un convoi de barje bulgărești tractat, care avea cablurile prin apă. Ambarcațiunea lor s-a prins de cabluri și s-a răsturnat. Mai mulți adulți și copii au murit atunci. A urmat o anchetă și s-au dat pedepse aspre. (www.adevarul.ro)

Edificiul colosal ridicat în Epoca de Aur, Casa Poporului, a dat naștere unor mituri dintre cele mai bizare, pe care nimeni nu poate să le confirme, dar în care există, totuși, acel strop de adevăr, consideră Historia.ro.

Construcția Palatului Parlamentului, cum i se mai spune clădirii-mamut din centrul Bucureștiului, a început în 1980, asta după ce Nicolae Ceaușescu a ordonat, după cutremurul din '77, „reconstruirea” Bucureștiului.

Aproximativ 20.000 de oameni au lucrat 24 de ore în fiecare zi, în trei schimburi, pentru a da viață monumentului ceaușist. Însă ridicarea Casei Poporului a „mutilat” și Capitala, dar și zeci de destine. Edificiul poate fi considerat chiar și o piatră de mormânt gigantică pentru un cartier care, până în urmă cu 30 de ani, părea desprins din perioada interbelică.

Este vorba de zona Uranus, care a fost demolată, la ordinea lui Ceaușescu, pentru a face loc clădirii care poartă amprenta fostului dictator al țării. Atunci, buldozerele au pus la pământ zeci de vile și case mai mici, acesta fiind și sfârșitul acestui cartier boem, care a rămas ca o rană deschisă pentru cei care locuiau acolo. În prezent, o parte din strada Uranus poate fi găsită sub Casa Poporului.

Acest cartier însă nu a fost singurul monument care a fost ras de pe hartă pentru ca Palatul Parlamentului să-și ocupe locul în centrul Bucureștiului. Biserici importante, sinagogi, Spitalul Brâncovenesc au fost victime ale lui Ceaușescu. Peste 9.000 de clădiri au fost demolate la acea vreme. Proiectul inițial cerea distrugerea a 7.000 de imobile din centrul Capitalei, dar pe măsură ce planul evolua haotic și, în același timp, interveneau și ordinele „primului arhitect al țării”, tovarășul Ceaușescu, numărul clădirilor condamnate la dispariție a crescut cu încă 2.000 de imobile. Printre aceste monumente se numără și Spitalul Brâncovenesc, a cărui demolare, oficial, a fost ordonată pentru construcția Casei Poporului. Însă o legendă care umblă printre români spune că, într-o zi, în timpul unei vizite, Ceaușescu s-ar fi aflat în curtea spitalului cu cei doi dulăi ai săi, Corbu și Șarona. În timpul acelei vizite, câinii ar fi rupt-o la goană după niște pisici, iar toată lumea ar fi izbucnit în râs. Fostul dictator s-ar fi simțit umilit de acea întâmplare și, imediat, ar fi ordonat demolarea spitalului. (...)

Dar Casa Poporului nu a ruinat doar monumente, ci și destine. Una dintre povești aparține unei femei din Iași, care este covinsă că fiul ei a murit tragic, pe când lucra la ridicarea Palatului Parlamentului. Bătrâna povestește cum copilul ei a fost dat dispărut în 1989, pe șantierul de la Casa Poporului. Băiatul ei, Ștefan, care avea doar 27 de ani, ar fi fost zidit într-un stâlp de la intrarea în clădire. Femeia povestește că fiul ei terminase Liceul Negruzzi, a dat examen la Facultatea de Construcții din București, nu a fost admis și astfel, s-a angajat pe șantierul de la Casa Poporului, alături de tatăl său.

Pe 1 martie, Ștefan ar fi venit acasă, iar a doua zi a plecat înapoi în București. De atunci nimeni nu a mai știut nimic de el. Imediat, bătrâna s-a urcat în trenul care ducea spre Capitală. Ironia sortii a făcut ca femeia să nimerească într-un compartiment cu mai mulți bărbați care munceau pe șantierul Palatului Parlamentului. Aceasta i-a auzit pe muncitori vorbind despre băiatul ei, care ar fi căzut într-un cofraj de beton și ar fi murit îngropat acolo.

De aceeași soartă cruntă ar fi avut parte și o tânără zidăriță, Ana. Însăși Anca Petrescu, arhitectul-șef al Casei Poporului, își amintea de accidentul în care fata și-a pierdut viața. „S-a dezechilibrat și s-a prăbușit de la o înălțime de 16 metri. În total au fost 10-15 accidente mortale, iar de fiecare dată când se întâmpla o tragedie, directorul coordonator era destituit. Am auzit și eu despre legende mortuorilor zidiți în pereți, ba chiar la un moment dat se spunea că Piața Constituției este pavată cu cadavre ascunse. Aberant! După fiecare accident mortal se făcea o investigație militară și cădeau capete de la nivel înalt pentru asta. Până la urmă era un șantier de stat, imens, era aproape de neevitat să nu se întâmple ceva”, a explicat arhitecta pentru Adevarul.ro.

Cei doi însă nu sunt singurele victime ale construcției-mamut din centrul Bucureștiului. Această teorie o susține și Mitică A., soldat la acea vreme, cel care a luat parte la lucrări. „Grupele de muncitori erau schimbate precum șosetele. Eu nu am stat decât vreo două săptămâni acolo, ca să-mi ajungă la urechi avertismentul că nu trebuie să vorbesc prea multe despre ce văd, ca să-mi fie bine. Celor care lăsau impresia că-s mai «curioși» li se făcea vânt într-un puț și se arunca

alcool peste ei ca să se creadă că au murit din cauza băuturii. Mulți și-au găsit sfârșitul astfel, așa am auzit”, spune bărbatul.

Legende urbane spun că Palatul Parlamentului este bântuit de fantomele morților. Apar noaptea pe coridoarele celei mai mari construcții din Europa, rup sigilii, fluieră sau fac să țiuiе sistemele de securitate.

Personalul de noapte al clădirii povestește cum aceste fantome au început să-și facă simțită prezența. „Anca” este una dintre ele. Potrivit relatărilor, năluca este o tânără de 20 de ani, cu o rochie de vară cu desen floral, care se arată doar personalului în uniformă și cere ajutor... (*www.historia.ro*)

Marile catastrofe aviatice din perioada comunistă

În dimineața zilei de 4 noiembrie, o delegație a PMR s-a îmbarcat într-un avion sovietic pus la dispoziție pentru ei, pentru a se deplasa la Moscova, în scopul participării la sărbătorirea celor 40 de ani de la Revoluția Bolșevică, pe 7 noiembrie. Delegația română era alcătuită din șase persoane: Chivu Stoica (la momentul respectiv, prim-ministru al guvernului și capul grupului), Grigore Preoteasa, Nicolae Ceaușescu, Ștefan Voitec, Leonte Răutu și Alexandru Moghioroș. Aceștia erau însoțiți și de un personal „tehnic”, alcătuit din Mihai Novicov (translator), Ștefan Voicu, stenograful Petrescu și ofițerul de Securitate Mecu, cel care obișnuia să-l însoțească în deplasări pe Chivu Stoica, povestește Historia.ro.

În acest avion trebuia să se afle și Gheorghiu-Dej, însă acesta a absentat, pe motivul, poate real, că o gripă se face responsabilă de rămânerea lui în țară.

Avionul a făcut o escală la Kiev, unde delegația română a avut o scurtă întrevvedere cu membri din conducerea RSS

Ucraineană, pentru ca la terminarea acesteia avionul să își reia drumul către Moscova. Însă, după puțină vreme, el a fost întors din drum, la indicațiile primite de pe aeroportul din Moscova, din cauza unei periculoase lipse de vizibilitate datorate ceței foarte dense din apropierea orașului. Dată fiind această situație, delegația s-a întors la Kiev, unde trebuia să se întâlnească cu delegația maghiară, sosită cu un alt avion și care mergea tot la Moscova, cu același scop. Într-un final, ambele avioane au redecolat.

Cuprinși fiind de oboseală, membrii delegației au transformat cele două saloane ale avionului în sufragerii improvizate, în care „pasagerii s-au întins în fotolii sau pe canapele și dormitau”.

Accidentul s-a produs abia în momentul în care avionul se pregătea să aterizeze pe aeroportul moscovit Vnukovo. Din cauza proastei vizibilități însă, nava a ratat pista de aterizare, iar la scurt timp după prăbușirea într-o pădure de lângă aeroport, s-a aprins în flăcări. Dar, până să explodeze avionul, nouă persoane reușiseră să se salveze. Piloții și Grigore Preoteasa au fost singurii morți. Cel din urmă se presupune că se afla în picioare în momentul producerii accidentului, în timp ce povestea „despre felul cum în America pasagerii sunt legați înainte de decolare și aterizare”. Cei care au supraviețuit impactului au fost duși imediat la spitalul de partid Kremliokova, unde au fost vizitați de o delegație sovietică, în frunte cu premierul Bulganin.

Se încheiase, așadar, cariera unuia dintre cei mai importanți lideri de la momentul respectiv, un om de bază al echipei lui Dej. Grigore Preoteasa era membru al CC din 1955

și secretar al CC, responsabil de departamentul de Cultură, Propagandă și Agitație.

În mod oarecum ironic, un semn al postumității sale avea să rămână Casa de Cultură a Studenților din București, care a primit numele celui dispărut, nume pe care l-a și avut până în 1989, în ciuda schimbărilor intervenite până atunci.

Sigur, acum se deschide seria întrebărilor: A fost un simplu accident sau a fost plănuț de sovietici? De ce se dorea moartea celor în cauză? Care ar fi fost destinul României dacă ar fi murit și Nicolae Ceaușescu atunci? De ce Gheorghiu-Dej nu s-a aflat totuși la bordul avionului? A murit Grigore Preoteasa „în locul altcuiva”? Doreau rușii eliminarea lui Dej? Și dacă da, să nu fi știut ei rușii că acesta nu se afla în avion? Toate sunt întrebări cărora timpul nu le-a răspuns în mod clar. Putem medita însă. Dar, indiferent de explicații, am rămâne sub semnul istoriei lui „dacă”, al istoriei contrafactuale.

4 noiembrie 1957 ar fi putut rămâne în istoria țării noastre drept momentul schimbării destinului. Cu toate acestea, comunismul românesc ar fi mers înainte indiferent de numărul sau calibrul politic al victimelor de la Vnukovo. (*www.historia.ro*)

Două mari accidente aviatice, adevărate catastrofe, au avut loc în Banat și în Transilvania în perioada comunistă. Autoritățile au încercat să minimalizeze consecințele acestor accidente, azi uitate, povestește Virgil Lazăr într-o ediție online a României Libere.

„Primul a avut loc în anii 1960, când și eu – pe atunci corespondentul României Libere la Timișoara – și redactorul șef al ziarului local, Marin Maricoiu, am fost chemați

urgent la București. Ne-am luat bilete la avion, apoi în ziua respectivă, am venit la agenția TAROM cu al cărei autobuz urma să ne deplasăm la aeroport. Afară era o vreme urâtă, ploua, erau nori învolburați ce întunecaseră cerul, vântul sufla a vijelie, iar noi am fost trimși de șeful agenției, un bun cunoscut, la restaurantul vecin, Cina, să servim masa. Șeful agenției TAROM a promis că ne anunță el când pleacă autobuzul la aeroport, pentru că estima că decolarea va întârzia din cauza vremii rele. Așa că noi am intrat la Cina și ne-am pus pe taclale. Dar, la un moment dat, n-am mai văzut mașina TAROM și am sărit ca arși. Șeful agenției s-a scuzat speriat cu «Am uitat de dvs., dar chem urgent un taxi». Așa că ne-am deplasat la aeroport într-o mare viteză, dar degeaba: avionul intrase în rulaj de decolare... Așa că ne-am întors la Cina, de unde, apoi ne-am dus acasă și ne-am culcat.

Numai că, între timp, s-a derulat marea dramă a avionului, pe care furtuna l-a rupt în două și pasagerii au căzut, unul câte unul, ca dintr-o pungă, iar la pământ toți s-au făcut, literalmente, praf și pulbere. O femeie, telefonistă, care avea un jupon cu sârmă de jur împrejur, a rămas agățată într-un copac, dar era și ea moartă deoarece o cracă i-a perforat pieptul. Pentru că mă aflu pe lista de pasageri, seara târziu, au venit la soția mea oficialii TAROM și ADAS ca să anunțe... moartea mea și despăbugirile ce urma să le primească. Soția mea a rămas perplexă, iar când aceștia îi transmiteau condoleanțe, i-a lăsat cu gura căscată: «Dar soțul meu e acasă, e în pat!».

Acest accident tragic a avut și alte urmări nefaste... Unele bagaje căzute pe câmp au fost găsite de un țăran care a anunțat Miliția ce s-a deplasat imediat la fața locului, împreună cu

un procuror. Aceștia au constatat că lipsea o sumă mare de bani din servieta unui contabil-șef al unei mari unități militare care se afla în avionul prăbușit. Iar servieta fusese resigilată cu ceară roșie, ceea ce însemna că a fost jefuită de o autoritate, fiind filati cei doi șefi ai echipelor de anchetatori (unul de la Miliție, altul de la Procuratură), Securitatea a aflat că soțiile lor s-au certat ca la ușa cortului pentru niște fuste de tergal, la mare modă atunci. Mergând pe fir, Securitatea a descoperit că cei doi au jefuit bagajele găsite la fața locului. Nu știu exact ce s-a întâmplat cu ei, dar în șoaptă se vorbea că ar fi fost executați sub acuzația de «jefuire de cadavre».

Al doilea accident a avut loc prin anii 1970, când un avion venea dinspre Oradea spre București. Primul secretar al PCR Sibiu, Richard Winter, ajutat de șeful agenției locale a TAROM, a intrat prin radio în legătură cu piloții și le-a transmis să facă o escală să-l ia pe un înalt demnitar. Era vorba despre Bujor Sion, fost ambasador într-o țară nordică, de unde se întorcea acasă. Piloții s-au conformat. După ce au decolat cu Bujor Sion la bord, piloții au executat un viraj pentru a reveni la ruta de zbor. Numai că, în acest viraj, avionul a intrat în pădure și s-a izbit de copaci. Toți cei care se aflau în avion au murit. Richard Winter m-a întrebat dacă l-am cunoscut pe Bujor Sion, iar eu am răspuns că da, venea deseori la redacția României Libere, unde controla conținutul și făcea observații. Winter m-a rugat atunci să urc, cu un elicopter militar, la locul accidentului, să-l identific, ceea ce am refuzat net, pentru că nu aș fi fost în stare să rezist la o asemenea «vizionare» de cadavre. Mai târziu am aflat că Bujor Sion fusese bun prieten cu Ion Iliescu și că fostul președinte

al României s-a îngrijit de cei doi băieți rămași fără tată”.
(<http://m.romanialibera.ro>)

În decembrie 1974, cu trei zile înainte de Anul Nou, un accident aviatic cumplit a avut loc în Munții Lotrului. Cursa făcea legătura între Oradea și București, iar la bord se aflau, printre călători, diplomați și cetățeni străini.

Avionul a căzut la câteva zeci de metri de Cabana Prejba, și a fost descoperit inițial de un profesor de schi, care a dat alarma. „La Cabana Prejba era o tabără de schi pentru copii și un profesor care avea grijă de ei, dimineața, pregătindu-se să iasă pe pârtie, a auzit un zgomot mare de avion deasupra cabanei, un avion care a trecut în mod razant. Nu avea ce căuta acolo un avion – și după câteva secunde nimic, liniște mormântală. Atunci omul a plecat pe jos, s-a dus în direcția aia, nu a dat voie copiilor acolo, și acolo a văzut dezastrul. Avionul era practic la 40 de metri sub vârf, era înfipt în zăpadă cu coada ruptă în sus”, povestea în 2011 pentru Adevărul Liviu Miu, la momentul accidentului adjunct al șefului Salvamontului în județul Sibiu.

În ziua accidentului, care a rămas în memoria celor care aveau să participe la operațiunile de recuperare a cadavrelor drept „duminica neagră”, salvamontisii au fost chemați pe aeroportul din Sibiu, de unde inițial s-a plecat spre locul tragediei cu un elicopter, dar, din cauza vremii nefavorabile, acesta s-a întors din drum. Așa că s-a plecat la locul intervenției cu mașini de armată, iar o parte din drum l-au făcut apoi pe jos, prin zăpadă. În creierii nopții, echipajele au ajuns la Cabana Prejba. A doua zi, au început să caute trupurile fără viață. Prin șefii de partid, aveau dispoziție direct de la

Nicolae Ceaușescu să facă în așa fel încât victimele să ajungă la familii până de Revelion.

„Era plin de securiști, noi le luam actele și lucrurile de valoare, lănțișoare, inele, brățări, ceasuri și le puneam în pungi pe care le dădeam securiștilor. Victimele le luam și, apoi, pentru că aduseseră de la moara din Sibiu saci, băgam un sac în picioare și un sac în cap, și coseam cu niște ace din alea mari cu ață, și soldații, cu tărgi făcute din ramuri de brazi, îi legau pe tărgi și îi duceau jos, unde erau mașinile”, a povestit Liviu Miu.

A păstrat peste ani în minte imaginea unui bebeluș mort, de doar un an și jumătate. „Era un fenomen foarte interesant – din cauza depresurizării bruște, tot ce era cutie a explodat – nu era nicio valiză nepleznită în două, toate erau rupte, și capetele tuturor erau crăpate, numai la copil nu – interesant fenomenul”, a mai spus fostul salvamontist.

După ce au fost coborâte de pe munte, victimele au fost transportate la Serviciul de Medicină Legală de la Sibiu, pentru identificare. Cel mai greu le-a fost specialiștilor în cazul femeilor, pentru că acestea aveau actele în poșete iar gențile erau împrăștiate la locul tragediei.

„A fost mai greu la femei, pentru că la bărbați s-au găsit în hainele lor, în îmbrăcăminte, actele de identitate, ne-a ușurat și că aveam lista cu pasageri, cu datele lor, cu vârste. La femei a fost mai greu, cu poșetele, erau împrăștiate pe vreo 900 de metri rămășițele avionului, victimele”, rememora, în 2011, Ilie Fleacă, fost șef al Biroului Criminalistic din cadrul Miliției județului Sibiu.

În avionul prăbușit la Prejba se aflau, pe lângă alți călători, și diplomați, dar și cetățeni străini. Mihail Bujor Sion,

ambasador în perioada respectivă, și soția lui, Selina, un actor de la teatrul din Oradea dar și soția ambasadorului din Ghana erau pasageri în avionul morții. Cadavrul soției ambasadorului din Ghana a fost singurul recuperat de un elicopter direct de la locul accidentului aviatic.

„Avea vreo 7-8 valize pline cu combinezoane, dresuri de damă fine, plin cu săpunuri Rexona, stropite cu kerosen”, a mai povestit Liviu Miu. (<https://cultural.bzi.ro>)

Inundațiile din anii 1970-1975

În anul 1970, au fost devastate de ape mai mult de 1.500 de localități din România. Peste un milion de hectare au fost acoperite de ape.

Au fost total afectate de ape 83 de localități, iar parțial 1.528. De asemenea, au fost avariate 385 de unități economice, au fost inundate 85.000 de case, dintre care peste 13.000 au fost complet distruse.

Cele mai mari pagube au fost înregistrate la Satu Mare. Aici, apele au spart un dig și o uzină electrică și au lăsat în întuneric oamenii ce încercau să se salveze. Au murit 52 de persoane.

56 de oameni și peste 20.000 de animale a ucis Someșul în data de 14 mai 1970. Alți mii de sătmăreni și-au pierdut agoniseala, după ce apele învolburate au acoperit o treime din județ și mai bine de jumătate din orașul Satu Mare. În cifre seci, pierderile suferite de populație au fost estimate de autoritățile de atunci la 259 de milioane de lei. În cartierul de jos al municipiului Satu Mare, nivelul apei la inundațiile catastrofale din 1970 a atins doi metri. Zona este denumită

acum „14 mai”, după data în care Someșul a luat 56 de vieți omenești. Potrivit lucrării *Epopee pe Someș*, în industrie pierderile au fost de 77 de milioane de lei, la care se adaugă 6,4 milioane de lei pierduți în construcții, 6,2 milioane de lei în transporturi și peste 64 de milioane prin oprirea activităților de producție.

Semnalul de alarmă cu privire la creșterea periculoasă a nivelului Someșului s-a tras cu o zi înainte de dezastru, în 13 mai. În dimineața zilei următoare, apele Someșului începeau să acopere județul. Digul s-a rupt în zona localităților Văii Vinului, Culciu Mare, Apa și Odoreului. Apa a inundat terenurile agricole, satele, dar și o jumătate din municipiul Satu Mare. Cele mai mari pagube s-au înregistrat în cartierul de jos al orașului. Nicio casă din acest cartier nu a rămas neatinsă. Echipa de salvare a populației a fost condusă de un reprezentant al Ministerului Internelor, venit special din Capitală. Un grup de 10 pompieri de la stația locală au luptat timp de două săptămâni, fără pauze, ca să salveze cât mai mulți oameni și cât de multe bunuri. Pompierii au fost, în acea zi, eroii orașului. Unul din ei este colonelul Niculae Bucur, care a și fost premiat pentru eforturile depuse în vremurile grele din 1970. Colonelul Bucur și colonelul Ioan Grosu sunt singurii în viață din grupul celor 10 eroi. Bucur are peste 90 de ani și se cutremură și acum când povestește dramele trăite în zilele care au urmat ruperii digului. „Timp de 14-15 zile eram pe teren, fără ca familiile noastre să știe dacă mai trăim sau nu. Mâncam o dată pe zi la partid și dormeam câte 3-4 ore cu schimbul. Volumul de muncă era mare, iar timpul ne strângea. Casele erau inundate, oamenii nu aveau unde locui...”, povestește emoționat colonelul.

„Mergeam cu barca să-i scoatem din case, să le salvăm câte ceva din bunuri și să asigurăm apa potabilă sinistraților. Am muncit zi și noapte”, continuă el.

Echipele de pompieri au fost ajutate de sute de sătmăreni. Unii au oferit refugiu familiilor sinistrate, alții au adunat păături, haine, apă potabilă și mâncare pentru aceștia. Soțiile ofițerilor și subofițerilor au împărțit alimente și păături călduroase celor cazați în școlile și spitalele din municipiu. „Îmi amintesc cu precizie de una din familiile pe care le-am salvat. Fagea Vasile, soția și cei doi copii ai lor, au locuit pe strada Garofiței nr 7. Apele le-au sfărâmat casa și săracii timp de două luni au fost nevoiți să locuiască într-un vagon al unui tren părăsit în gara municipală. Abia după două luni au reușit să-și reconstruiască casa...”, povestește fostul pompier. După inundație, autoritățile au reconstruit digul pe ambele maluri ale Someșului.

În județul Cluj, ploile torențiale au scos Someșul din matcă și râul a inundat câmpuri, drumuri și căi ferate. Parcul din Gherla a fost acoperit de ape, iar la Dej, Someșul a atins un nivel record care a făcut prăpăd: peste 8 metri. O săptămână a plouat la mijlocul lunii mai 1970, au căzut precipitații în cantități nemaiîntâlnite – de două-trei ori volumul precipitațiilor care normal cad într-o lună: până la 100 l/mp în 24 de ore. Primele viituri au lovit județul Cluj în ziua de 11 mai. Orașul Cluj-Napoca a fost ferit de nenorocire datorită lacurilor artificiale de acumulare de la Fântânele și Tarnița, care au permis adunarea apelor. Însă viiturile au produs un dezastru de neînchipuit la Gherla, iar la Dej, Someșul Mic și Someșul Mare au acoperit pământul producând pagube de neînchipuit.

În materialul *Jurnalul Dejului încercuit de ape* se descrie, pe zile, tragicul eveniment care a răpit viața a șase oameni, iar apele Someșului au atins o cotă nemaiîntâlnită: 8,27 de metri: „Apele ating o cotă uluitoare, nemaiîntâlnită în veacurile de istorie scrisă: 8,27 metri. Zvonurile sinistrului dinspre Năsăud, apăruseră miercuri 13 mai, la ora 9.00. La 10.00 s-a dat alarma. La 12.00, practic, nu se mai putea face nimic împotriva puhoaielor sălbăticate; doar să li se smulgă din gheare viețile primejduite și bunurile. Apar elicoptere, ambarcațiuni, tehnică de luptă. Se aud chemări de ajutor, plânsete ale copiilor și mamelor... Începe o noapte telurică, o noapte de smoală și mâl, cu cerul prelingându-se peste noroaie, nemilos și rece. Joi, 14 mai 1970: Primele constatări sunt alarmante. Rețeaua hrănitoare de energie – electrică, apă potabilă, gaze, comunicații – fără de care este de neconceput pulsul urban, a rămas inertă. S-au întrerupt căile de comunicații pe liniile CFR spre Beclean, Baia Mare și Cluj și pe șoselele naționale care duc la Bistrița și Baia Mare. Sâmbătă, 16 mai 1970: Elicopterul prezidențial decolează prin pânzele ploii îndreptându-se spre Valea Someșului. Tovarășul Nicolae Ceaușescu, însoțit de alți conducători de partid și de stat, sosește la Dej. O scurtă consfătuire de lucru, un bilanț estimativ al pierderilor și consecințelor. Secretarul general al partidului apreciază bărbăția, disciplina, abnegația și tenacitatea dejenilor în fața puhoaielor... Elicopterul decolează apoi spre Satu Mare. La Dej și-au pierdut viața șase oameni. Abia pe 19 mai a apărut prima rază de soare”. Apoi, apele s-au retras lăsând vederii urmele a ceea ce au fost odată case, gospodării fără animale, mâl, crengi de copaci și sute de oameni fără o locuință. După cinci ani a avut loc încă o

inundație în zona Someșului din județul Cluj și abia în 1979 s-au alocat bani pentru îndiguirea acestuia.

Inundațiile din anii '70 au fost cele mai grave din istoria României. Creșterea apelor Mureșului amenința inundarea a sute de case. Cu toate acestea, în comparație cu alte calamități din trecut, Aradul a făcut față cu brio viiturii de pe Mureș. Terenurile arabile au avut cel mai mult de suferit, fiind inundate. „Inundațiile au avut loc în mai, într-un moment în care grâul era de mult răsărit și se pregătea să se coacă, compromițând astfel recolta. De obicei, recolta și animalele au de suferit în urma acestor inundații”, a explicat istoricul Corneliu Pădurean. Dacă, în 1932, arădenii au fugit unde au văzut cu ochii din calea apelor revărsate, de data aceasta lucrurile au stat altfel. „În '70, pur și simplu oamenii s-au simțit mai apropiați în necazurile care-i așteptau. Autoritățile, la rândul lor, au luat o serie de măsuri privind ridicarea de diguri, pornind de la învățămintele inundațiilor. Spre exemplu, centura de beton care există pe faleza Mureșului a fost ridicată după 1970 tocmai pentru a înălța digul”, a spus istoricul arădean. Fiecare a participat cu ce se putea. Elevii și-au întrerupt cursurile școlare, iar împreună cu soldații au fost scoși pe malul Mureșului la încărcat de saci cu nisip pentru consolidarea digului. Muncitorii de la Vagoane, UTA, Teba, principalele fabrici ale orașului, au fost, de asemenea, mobilizați. „Pe platoul din fața primăriei, de exemplu, stăteau în permanență camioane ale întreprinderilor din oraș, care au fost nevoite să-și anuleze transporturile pentru a fi folosite la inundații”, a mai spus istoricul arădean. În 1970, în schimb, Mureșul nu a mai ieșit peste oraș. La fel ca la inundațiile din 1932 au fost răspândite zvonuri privind o

posibilă spargere a digului, urmând să fie inundat cartierul Micălaca. „La vremea respectivă, Micălaca încă avea aspectul unui sat. După '72, a început dărâmarea caselor și ridicarea blocurilor”, a explicat Corneliu Pădurean pentru Adevărul.ro.

În anul 1970, Bărăganul a fost lovit de cele mai crunte inundații. Apele revărsate ale râului Ialomița au distrus sute de gospodării și au șters de pe fața pământului trei sate: Piua Petri, Cioara și Hagieni. Viitura apelor Ialomiței a lovit satele aflate pe malul apei ca din senin. Ion Mihalcea își amintește momentul în care apa i-a inundat întreaga locuință. Avea o gospodărie foarte frumoasă în fostul sat Hagieni. „Dormeam liniștit în pat, când apa ne-a intrat pe geamuri și pe uși. N-am mai avut ce să facem fiindcă ne-a prins în casă. Am reușit să urcăm pe acoperiș și așa am scăpat”, rememorează bătrânul sinistat. De atunci, Hagieni este considerat un sat depopulat. Asemeni lui mai sunt și alte foste așezări umane, amplasate mult prea aproape de malurile Ialomiței. În anul 1970, apa i-a luat prin surprindere pe localnici. S-au trezit în miez de noapte că viitura le-a distrus toată agoniseala. Mulți dintre ei au reușit să fugă, iar cei neputincioși au fost omorâți de furia apelor. Hagieniul de astăzi păstrează vii momentele în care apa a invadat gospodăriile oamenilor. Semn al faptului că satul a fost cândva locuit, stau cele câteva case dărăpănate care au mai rămas în picioare, după ce au fost lovite de apele involburate ale râului Ialomița. Singura care a rezistat viiturii este Mănăstirea Hagieni. Vechi de câteva sute de ani, lăcașul de cult adăpostește astăzi câțiva călugări și așteaptă pelerini la fiecare slujbă de duminică. (www.adevarul.ro)

Inundațiile din primăvara-vara anului 1970 sunt incluse astăzi în categoria celor mai grave calamități naturale care au lovit România în secolul XX. Revărsarea principalelor râuri, a afluenților acestora și a Dunării a fost provocată de topirea bruscă a zăpezilor și de ploile abundente care au căzut în lunile mai-iunie ale aceluia an.

Primul val de inundații s-a produs în perioada 12-15 mai 1970 și a afectat 37 din cele 39 de județe de atunci ale țării. Bunăoară, numai apele Mureșului au atins în aceste zile debitul mediu al Dunării. La scurt timp după dezastru, presa comunistă publica o serie de reportaje despre vizitele lui Nicolae Ceaușescu în zonele afectate, dar și articole mobilizatoare care îndemneau la intensificarea muncii „pentru ca viața să-și reia cursul normal”, sau care vorbeau de obligația fiecărui cetățean de a-și aduce contribuția la refacerea țării. Exemplul a fost dat chiar de membrii Comitetului Executiv al CC al PCR care, în ședința din 18 mai 1970, au hotărât să ofere salariul pe o lună pentru fondul de ajutorare a județelor lovite de calamități. De asemenea, în principalul cotidian comunist, Scânteia, de marți, 19 mai 1970, s-a publicat un anunț privind contul „CEC – 2000” deschis de Casa de Economii și Consemnațiuni în fiecare județ și în municipiul București, în care cetățenii puteau depune sume de bani în sprijinul celor ce au avut de suferit de pe urma inundațiilor.

În plin efort pentru ștergerea urmelor dezastrului, între 23-25 mai și 12-13 iunie 1970 apele au lovit din nou numeroase zone ale țării. La finele lunii mai, inundațiile au fost provocate de ploile abundente care au căzut neîntrerupt timp de 48 de ore, în special în bazinul superior al Târnavelor, pe Oltul superior, în bazinul Bârladului și pe râurile din Banat,

dar și de ninsorile căzute în munți, stratul de zăpadă atingând de pildă la Vârful Omu o grosime de 110 cm. În schimb, în prima parte a lunii iunie, ploile au fost principala cauză a deluviului, pagube importante fiind produse acum în județele Satu-Mare, Maramureș, Bihor, Alba, Bistrița-Năsăud, Sălaj, Sibiu, Hunedoara, Gorj. (conform articolelelor prezentate în ziarul Scânteia, 25 mai 1970)

Pierderile social-economice provocate de aceste inundații au fost uriașe: 256.000 persoane și 460.000 de animale evacuate, 83 localități puternic afectate și 1.528 parțial afectate, 13.070 case complet distruse, 11% din suprafața agricolă a țării compromisă. În total, pagubele produse au fost evaluate la peste 10 miliarde de lei, spunea, în 1971, generalului Ion Ioniță.

În vederea sprijinirii sinistraților și a refacerii zonelor afectate au fost antrenate toate instituțiile și comunitățile românești. Cum era de așteptat, de la această mobilizare generală nu s-a putut sustrage nici măcar temuta Securitate. În Scânteia din 19 mai 1970 a apărut un comunicat semnat de Ion Stănescu, președintele Consiliului Securității Statului (CSS), în care se menționa:

„În adunările care au avut loc în unitățile și subunitățile CSS, cadrele și-au exprimat în mod unanim hotărârea de a contribui material la ajutorarea celor sinistrați. Cadrele de bază ale Consiliului Securității Statului întrunite în ședința lărgită de consiliu la data de 18 mai 1970 au hotărât să pună la dispoziție pentru fondul de ajutorare a sinistraților salariul lor pe o lună. [...] Raportăm conducerii partidului și statului că întregul efectiv al Consiliului Securității Statului este ferm hotărât să muncească fără preget pentru a-și îndeplini în cele mai bune condiții sarcinile care îi revin în cadrul

eforturilor generale îndreptate spre normalizarea cât mai grabnică a situației în județele sinistrate”.

În acest sens, cea mai importantă operațiune declanșată de Securitate a avut ca obiectiv atragerea unor ajutoare cât mai consistente de pe plan extern. Totul a început la 28 mai 1970, când a fost redactată o *Notă cu propuneri de inițiere a unor măsuri de sprijinire a acțiunilor întreprinse pe plan extern în vederea obținerii unor ajutoare materiale pentru sinistrații din țara noastră*, documentul fiind semnat de colonelul Mihail Bozianu, șeful Serviciului „D”. Această notă a fost trimisă către toate departamentele Securității, cu obligația de a raporta Serviciului „D” din București, care coordona întreaga acțiune.

Rățiunile care au determinat plasarea operațiunii în grija Serviciului „D” nu sunt, încă, pe deplin elucidate, având în vedere faptul că în *Regulamentul de organizare și funcționare a CSS* din 1967 se arăta că Serviciul „D” se ocupa cu dezinformarea serviciilor de spionaj din exterior. Probabil s-a urmărit și o exagerare a pagubelor produse de inundații, în scopul obținerii unor profituri cât mai substanțiale, iar aceasta era singura unitate a Securității specializată în activitatea de propagandă și contrapropagandă pe care o presupunea acțiunea preconizată.

În esență, documentul Serviciului „D” din 28 mai 1970 solicita antrenarea tuturor surselor organelor centrale și județene de Securitate în vederea obținerii de ajutoare financiare și materiale din străinătate. Sursele urmau a fi instruite să discute direct cu rudele, prietenii sau cu cetățenii străini pe care îi cunoșteau ori să le trimită scrisori în cuprinsul cărora să le descrie cu lux de amănunte dezastrul abătut asupra țării (se recomanda chiar utilizarea unor articole pe această temă,

decupate din ziare) cu scopul de a-i determina să facă donații, să popularizeze în străinătate situația gravă din România și să declanșeze acțiuni colective de ajutorare a sinistraților.

Pentru a le da posibilitatea expeditorilor să ofere indicații precise asupra modului de expediere a sumelor de bani, se propunea să se intervină la Banca Română de Comerț Exterior pentru a publica în presa internă numărul contului în care se puteau efectua din străinătate depuneri în valută pentru sinistrați. În document se exprima clar preferința pentru obținerea de ajutoare în valută, însă binevenite păreau a fi și utilajele, echipamentele sau chiar munca gratuită a specialiștilor străini în cadrul întreprinderilor românești.

Pentru a lărgi cercul persoanelor angrenate în această acțiune se prevedea, totodată, contactarea și prelucrarea în același spirit a cetățenilor români cunoscuți că au rude și relații în străinătate cu o bună situație materială sau care se bucurau de prestigiu și influență în rândul unor cercuri și organizații politico-economice. Discuțiile cu aceste persoane urmau a fi purtate de ofițeri de Securitate, care aveau dispoziția de a se prezenta drept reprezentanți ai Crucii Roșii sau ai comandamentelor locale de luptă împotriva inundațiilor.

Distribuirea acestei note prin Cancelaria Consiliului Securității Statului a generat o adevărată „întrecere socialistă” între unitățile centrale și inspectoratele județene de Securitate, care s-au grăbit să o pună în aplicare. În următoarele două luni, fiecare dintre acestea a trimis Serviciului „D” din București rapoarte detaliate cu privire la măsurile întreprinse și rezultatele obținute, din cuprinsul cărora constatăm cu surprindere că nu a fost ocolită nici o posibilitate de obținere a ajutoarelor externe.

La solicitarea ofițerilor de securitate, informatorii apelează inclusiv la români plecați ilegal în străinătate sau la foști „legionari” pentru obținerea de ajutoare. Astfel, într-o adresă trimisă la București în 4 iulie 1970, Inspectoratul Județean de Securitate Iași raporta că unul dintre informatorii implicați în acțiune „a primit răspuns de la Ienciu Doru, director la societatea franceză de încălzire termică, în care acesta îi relatează că românii din Paris au constituit un comitet de ajutorare a sinistraților din România. [...] Interesant este faptul că la conducerea acestui comitet de ajutorare se află preotul Boldeanu Vasile, fost comandant legionar, în prezent parohul bisericii ortodoxe române din Paris, ca președinte, și Stoicănescu Constantin, de asemenea legionar, fugit din țară, ca secretar. Ambii sunt cunoscuți cu activitate ostilă împotriva țării. Din corespondență rezultă că aceștia au contribuit și sunt în curs de a strânge ajutoare la două centre organizate în acest scop de românii din Paris.”

La rândul său, Securitatea din Vâlcea informa Serviciul „D” din București, la 11 iulie 1970, că prin informatorul „Ciacany” a influențat-o pe „mama fugarului Cabrowski R., originar din Râmnicu Vâlcea, aflat în SUA ca preot ortodox în colonia română din statul Indiana”, să-i scrie acestuia și să-i solicite să strângă fonduri pentru sinistrații din România.

De asemenea, ofițerii Securității din Vâlcea au discutat cu „tatăl fugarului Untaru Virgil (profesor universitar la Sorbona) să ceară fiului său un ajutor material în folosul sinistraților, el dispunând de posibilități materiale precum și de influență în rândul intelectualității franceze, lucru realizat practic, dar nu cunoaștem deocamdată valoarea ajutorului promis”.

O colaboratoare a Direcției a II-a, care se afla în relații amicale cu o ziaristă din Elveția, a fost instruită să-i scrie acesteia și să-i prezinte ravagiile provocate de inundații. După primirea scrisorii, ziarista elvețiană a făcut trei deplasări în zonele calamitate din România și a rămas profund impresionată de cele văzute. Datorită influenței de care se bucura în Elveția (era corespondentă la radio-televiziunea elvețiană și activa în cadrul Organizației Internaționale pentru Protecția Copilului de pe lângă O.N.U.), ea a reușit să convingă autoritățile să acorde României un sprijin de 500.000 de franci elvețieni, iar unele societăți filantropice sau cetățeni particulari încă 500.000 de franci elvețieni.

Pentru reușita deplină a acțiunii, Securitatea a exploatat și sentimentele naționale ale unor germani, evrei și maghiari din afara granițelor țării sau afinitățile dintre membrii diferitelor culte religioase din România și cei ai unor culte similare din Occident. De exemplu, într-un document întocmit la 20 iunie 1970 de Securitatea din Sibiu se afirma că: „Sursa «Gorun» plecat în R.F. a Germaniei pentru specializare l-a contactat pe Pildner Udo, vicepreședinte în comunitatea săsească a landului Baden-Württemberg, sugerându-i necesitatea unei acțiuni de strângere de ajutoare. Împreună au întocmit o scrisoare către guvernul landului, semnată de Pildner Udo, ca din partea comunității săsești. A doua zi, în programul local de televiziune s-a anunțat că Landul a adunat un ajutor de 50.000 de mărci germane pentru sinistrații din România”.

Unul dintre cele mai spectaculoase rapoarte trimise din provincie Serviciului „D” a fost întocmit la 7 iulie 1970 de Inspectoratul de Securitate Satu Mare (județ grav afectat de

inundații), care a avut și inițiativa de a demara o acțiune pe plan local denumită sugestiv „Reconstrucția”. Potrivit documentului amintit, încă din primele zile care au urmat inundațiilor, Crucea Roșie din R.F.G. a trimis în țară mai multe instalații de purificare a apei, montate pe microbuze, din care două au fost repartizate la Satu Mare cu un grup de opt specialiști. Fiind informată cu privire la randamentul lor ridicat și cunoscând faptul că orașul avea mare nevoie de asemenea instalații, Securitatea din Satu-Mare a interpus un ofițer conspirat, cunoscător al limbii germane, care în contactele cu șeful grupului de vest-germani a obținut documentația tehnică a instalației. Documentele respective au fost fotocopiate și înaintate după aceea Direcției a III-a cu propuneri de valorificare.

Pe de altă parte, a fost concepută și pusă în aplicare o combinație informativă menită să determine Crucea Roșie vest-germană să doneze aceste filtre statului român. În acest scop, a fost ales un informator ce avea legături cu personalități influente din R.F.G., printre care s-au numărat Hans Herschaft (om de afaceri cu legături în cercurile guvernamentale) și Schmidt Ștefan (profesor și conducător al organizației „Șvabii Sătmăreni”). În urma instructajului care i s-a făcut, informatorul le-a expediat telegrame (conținutul lor a fost conceput de ofițerii Securității) în cuprinsul cărora prezenta proporțiile calamităților și insista asupra faptului că populația sinistrată avea nevoie urgentă de ajutoare materiale. Cei doi vest-germani au răspuns ulterior, tot prin telegrame, că „își însușesc cererea informatorului și au întreprins demersurile necesare”.

În cele din urmă, oficialitățile din R.F.G. au aprobat ca un număr de 19 filtre din cele aflate în țară (prețul unui aparat era de 25.000 de mărci germane) să fie donate în cadrul ajutoarelor date României de statul vest-german.

Sume importante de bani și numeroase bunuri materiale au fost donate, de asemenea, de instituții religioase din străinătate. Într-un raport al Direcției I din 22 iulie 1970 se preciza că, în cursul lunii iunie, prin intermediul unui membru al Cultului Lutheran, se primise suma de 50.000 de dolari, care fusese predată vicepreședintelui Comitetului pentru Ajutorarea Sinistraților, ca ajutor din partea Alianței Mondiale Lutherane, și că secretarul general al acestei organizații, Paul Hansen, mai depusese la Geneva încă 7.000 de dolari în contul sinistraților. O altă acțiune de influențare reușită fusese exercitată asupra conducerii europene și mondiale a Cultului Adventist, care donase cantități însemnate de alimente, îmbrăcăminte, medicamente, mașini-unelte, în vreme ce Organizația Mondială Baptistă promisese că va trimite statului român 1.000.000 de dolari pentru a fi folosiți la reparații de biserici.

Donatori generoși s-au dovedit a fi și oamenii de afaceri străini sau firmele occidentale, în special cele care aveau relații contractuale cu parteneri români. De pildă, Securitatea din județul Neamț raporta că „în cursul tratativelor purtate la UFIC Săvinești cu reprezentanții firmei Salzgitter din R.F.G. privind unele lucrări de montaj ce vor fi executate de această firmă la Azot 4, la indicația organelor noastre s-au purtat discuții și referitor la pagubele pricinuite de inundații. Ca urmare a acestui fapt, firma Salzgitter a acordat statului român un ajutor pentru sinistrați în valoare de 25.000 de

mărci germane”, în vreme ce Securitatea din Vâlcea informa că „prin conducerea Combinatului Chimic Râmnicu Vâlcea s-a discutat cu șeful grupului de specialiști trimiși de firma KHD la Combinatul chimic din localitate, iar acesta luând legătura cu firma, s-a dispus trimiterea gratuită a 10 schimbătoare de căldură în valoare de 550.000 de lei, foarte necesare combinatului”.

Inspectoratul de Securitate al Municipiului București anunța și el, la 4 iulie 1970, că și-a instruit informatorii „să folosească relațiile pe care le au cu diverse firme străine, pentru a obține din partea acestora ajutoare bănești, instalații și asistență tehnică gratuită, pentru refacerea obiectivelor economice avariate”. Drept urmare, datorită eforturilor informatorului „Leon”, firmele vest-germane Höchs și NDE au donat instalații, alimente, medicamente și bani în valoare totală de 100.000 de mărci; informatorul „Decebal” a influențat firma „Hochtie” din R.F.G. să doneze 3.000 de mărci, iar o persoană de încredere și informatorul „Helmut” au obținut din partea altor firme vest-germane, 14.000, respectiv 2.000 de mărci.

În privința donațiilor oferite de guvernele, firmele și oamenii de afaceri străini se remarcă îndeosebi aportul Direcției a III-a. La 6 iulie 1970, aceasta informa că, în unele cazuri, a reușit influențarea diplomaților acreditați în țara noastră ca „în rapoartele trimise oficialităților țărilor de care aparțin să facă o prezentare cât mai amănunțită a efectelor acestor calamități, [...] din care să rezulte necesitatea acordării unor ajutoare substanțiale și urgente zonelor sinistrate”.

Asemenea informări au trimis reprezentanții diplomatici ai R.F.G., Belgiei, Angliei, SUA, Franței și Indiei. De pildă,

consilierul Paul Duque a fost determinat de informatorii „Haralambie” și „Mica” să trimită în Belgia un raport amănunțit cu o evaluare aproximativă a pagubelor provocate de inundațiile din țara noastră, în cadrul căruia a propus, la sugestia celor doi informatori, și acordarea unui ajutor substanțial pentru România. În urma acestor demersuri, guvernul belgian a acordat României un ajutor (alimente, utilaje, asistență tehnică etc.) în valoare de 300.000 de dolari.

Totodată, angajații și informatorii Direcției a III-a au avut în vedere și au reușit influențarea unor oameni de afaceri și reprezentanți ai unor firme străine, aflați în România, pentru a veni în ajutorul celor care au avut de suferit de pe urma inundațiilor. Astfel, informatorul „Virgil” a obținut donarea a 3.850 de lire sterline și 6.500 de dolari, informatorii „Daniel”, „Mioara” și „Daniela” au atras de la o serie de comercianți și firme străine sumele de 500 de lire sterline și 2.600 de dolari, informatorii „Horst”, „Badea”, „Roșianu”, „Tania” și „Françoise” au influențat donarea a 2.500 de mărci germane, 100.000 de lire italiene și 600 de dolari, informatorii „Stănescu”, „Banu”, „Bogdan”, „Simion” și „Buzescu” au obținut donații de 110.000 de franci belgieni, 1600 de dolari, 200.000 de lire italiene și 5.000 de florini. Sursele „Silvia”, „Florin”, „Tereza”, „Cristea”, „Florica” și „Gina” au acționat în același sens și au determinat următoarele donații: 2.000.000 de lire italiene, 30.000 de șilingi, 5000 de mărci germane, 40 de lire sterline și 27.720 de dolari.

În mod deosebit în documentul menționat a fost evidențiată activitatea informatorului „Grigorescu”, care „prin posibilitățile sale a tatonat o serie de firme și comercianți străini”

și a reușit să obțină donarea a 48.350 de mărci germane, 5.000 de coroane suedeze, 10.000 de șilingi și 4.000 de dolari.

Pe lângă aceste donații în numerar, oamenii de afaceri sau reprezentanții firmelor străine au fost convinși să ofere diverse utilaje, produse agro-alimentare și medicamente sau să facă unor întreprinderi de comerț exterior propuneri avantajoase pentru diferite tranzacții. Astfel, firma Fortrade din Italia a trimis fabricii de aragaze din Satu Mare un număr de 5.000 robineți în valoare de 700.000 lire, firma Atulia tot din Italia s-a angajat să repare o pompă de apă din orașul Dr. Petru Groza care fusese scoasă din funcțiune de inundații (lucrarea fiind evaluată la 500.000 de lire), iar firma Simel a donat alimente în valoare de 10.800 de mărci germane.

O propunere inedită a venit de la reprezentantul firmei Klöckner Humboldt din R.F.G., Sparing Willy, care, discutând cu o sursă a Securității „asupra posibilităților de a ne livra instalații pentru producerea de anhidridă maleică și metanol, a fost sfătuit să aibă în vedere situația dificilă în care se găsește țara noastră și să facă propuneri de natură să ne ajute. După o consultare cu firma sa, Sparing Willy s-a oferit să livreze o instalație completă de anhidridă maleică, identică cu cea livrată la Brazi, obligându-se să finanțeze toată lucrarea, în valoare de 10 milioane mărci, urmând să preia pe timp de șase ani întreaga producție a fabricii. În acest mod, costul instalației s-ar amortiza în timp de trei ani iar în ceilalți trei ani firma ar achita costul produselor preluate. Sparing Willy s-a oferit să livreze în condiții asemănătoare și o fabrică de metanol, fiind dispus să înceapă discuțiile în același sens și în privința lărgirii fabricii de PVC de la Râmnicu Vâlcea. Prin sursa noastră, Sparing Willy a

fost îndrumat și sprijinit să prezinte aceste oferte MCE (Ministerul Comerțului Exterior) și Ministerului Chimiei, în prezent ducându-se discuții în vederea definitivării ofertelor”. (<http://romanalibera.ro>)

În vara anului 1975, inundațiile au lovit din nou România, provocând 49 morți și 12 dispăruți. Județele Mureș, Buzău, Prahova, Vâlcea, Ilfov și Argeș au fost cele mai afectate. Timp de două săptămâni, între 3 și 16 iulie, nenorocirea a ținut capul de afiș al presei centrale. În paginile ziarelor informațiile despre victime și pagube materiale au fost cenzurate, în schimb a fost supradimensionat rolul lui Ceaușescu de catalizator al „energiilor poporului”. Omniprezent, „Tovarășul” s-a deplasat de-a lungul și de-a latul țării dând „exemplu personal” în lupta cu vitregiile naturii. Ceaușescu a adoptat primele măsuri în seara de 3 iulie 1975. Printr-o intervenție în direct, la televizor și radio, liderul statului a citit Decretul prezidențial nr. 145 prin care se institua starea de necesitate. Unitățile Armatei, Miliției, Securității și Gărzile Patriotice au primit consemn de „stare de alarmă”. Cu mic, cu mare, „cu toate forțele”, românii au fost îndemnați să strângă recoltele de pe câmp. În aceeași seară, Ceaușescu i-a convocat pe prim-secretarii „județenelor” de partid la o teleconferință. Ploua deja în continuu de două zile. După ce a ascultat rapoartele din teritoriu, județ cu județ, el le-a cerut să scurgă apa de pe câmpuri, să repare șoselele, căile ferate, legăturile telefonice și liniile electrice. Totul în „spirit de disciplină, de răspundere”. Respectând decretul, în toiul nopții, milițieni, militari și pompieri au construit diguri, au securizat stâlpii de înaltă tensiune și au salvat, ce se mai putea, din bunurile oamenilor. Din celulele în care își ispășeau pedepsele au fost

scoși la muncă 33.500 deținuți. La obiectivele importante, precum termocentrale și hidrocentrale, s-a pus pază. În zilele următoare, membrii CPEx au suportat aproape zilnic nervii lui Ceaușescu. I-a ținut numai în ședințe, întrerupte de deplasările sale prin județele patriei. Așa cum obișnuia în situații de criză, „Tovarășul” găsea vinovați printre subalterni. Totuși, în problema inundațiilor se pare că avea dreptate. În 1971, România declanșase, cel puțin pe hârtie, un vast program pentru regularizarea cursurilor de ape, protejarea fabricilor, uzinelor și localităților din zonele expuse. Dar hotărârile „nu s-au transpus integral în viață”, după cum îi plăcea lui Ceaușescu să spună. Ca să remedieze situația, Ceaușescu a trecut Consiliul Național al Apelor (până atunci afiliat Ministerului Agriculturii) sub autoritatea Guvernului și în responsabilitatea viceprim-ministrului Emil Drăgănescu. S-a luat de specialiști, criticând barajele de pe Argeș, „slabe, subdimensionate”, făcute „fără nici un studiu serios și fără răspundere”. În opinia lui Ceaușescu, podurile erau și ele prea joase. Nici digurile din nordul Capitalei „nu aveau nicio valoare”. „S-a făcut o porcărie ceea ce este acolo”, s-a răstit Ceaușescu. Apoi a comentat despre bucureștenii care asistau pasivi la revărsarea apelor: „Armata lucra și gură cască stăteau pe mal, unde plângeau, alții râdeau și alții furau”. Iar locuitorii din Arcuda ar fi „trebuit bătuți toți în frunte cu primarul”. După ce s-a liniștit, Ceaușescu a oferit și câteva indicații. De pildă, a propus ridicarea a trei baraje de acumulare începând de la Dragomirești. Avea planuri și pentru râul ce traversa Capitala. Dâmbovița urma să păstreze „apă curată, să se poată plimba și naviga pe ea”. Nici ardelenii n-au scăpat de furia lui Ceaușescu, nemulțumit că nu s-au construit diguri la

Tg. Mureș, Deva, Alba Iulia, Sighișoara și Mediaș. Ceaușescu a fost foarte dur și în problema despăgubirilor. Cine nu avea asigurare, nu primea nimic, a hotărât președintele, cu referire la locuințele particulare și sediile cooperativelor agricole înghițite de ape. „Să nu stea cu degetul în gură că le dă statul. Să se așeze la lucru!”, a ordonat el.

Convins că informările din teritoriu erau „puțin mai roze”, Ceaușescu a vrut să vadă cu ochii lui, din înaltul cerului, dimensiunea dezastrului. În primele zile ale inundațiilor, elicopterul prezidențial a zburat deasupra județelor Ilfov, Ialomița, Prahova. Câmpurile de porumb și floarea soarelui, lanurile de grâu erau toate sub ape. Însoțit de șeful aparatului de propagandă Dumitru Popescu „Dumnezeu” și de ministrul Apărării, Ceaușescu a inspectat apoi văile Ialomiței, Sabarului, Argeșului, Prahovei și Neajlovului. A descins în Urziceni, unde a luat-o la pas pe străzi, spre zona inundată a orașului. Bătrânii locurilor i-au spus oaspetelui că nu mai văzuseră asemenea grozăvii din 1912. La Lunca, la cooperativa agricolă Ciochina, lângă Căzănești, a vorbit cu sătenii ce săpau un șanț. „Grâul e copt, trebuie secerat cât mai repede”, i-a îndemnat pe țărani. Și, fără să stea pe gânduri, chiar Ceaușescu a dat tonul la muncă, punând mâna pe seceră. Așa îl prezintă și oficiosul partidului, Scînteia, în ilustrațiile sale, pe „primul fiu al țării”. La amiază, Ceaușescu s-a întors în București. La CC, unde a aterizat elicopterul, l-au așteptat Elena Ceaușescu, Manea Mănescu și Gheorghe Oprea.

În noaptea de 4 spre 5 iulie, viitura a amenințat Capitala. Mari probleme erau la apărarea barajului de la Buftea, unde apele crescuseră cu 35 cm. Cartierele Giulești-Sârbi și Crângăși erau deja inundate. Ceaușescu a propus concentrarea pe

două diguri, la Dragomirești și Ciurel. În 5 iulie, sâmbătă, a vizitat de dimineață zona în care Dâmbovița intra în București. Ce-a văzut trebuie să-l fi mulțumit. Pretutindeni, pe cursul apei, oamenii cărau saci de nisip și pământ. Lângă Ceaușescu, cioporul de miniștri și specialiști culegea din zbor indicațiile sale prețioase, notându-le în caiete precum stenografii conștiincioși. Câteva momente Ceaușescu a supravegheat lărgirea malurilor. S-a dus apoi, în control, la Dragomirești și la Roșu-Nord. Iar seara, însoțit de consoartă, a zăbovit la digul Ciurel.

Săptămâna următoare, Ceaușescu a început vizitele încă de luni, 7 iulie. S-a deplasat în județele Ilfov, Dâmbovița, Argeș, Vâlcea, Olt, Teleorman. A aterizat la Brezoaia, unde o parte a apelor era luată de canal spre Arcuda. Le-a spus specialiștilor care-l însoțeau să construiască mai multe lacuri de acumulare. Lepădând sacoul, doar în maleta cu mâneci scurte și pantalonii de stofă, a cules grâu la Conțești-Boteni. După care a insistat să vadă Combinatul chimic din Râmnicu Vâlcea și Întreprinderea de aluminiu Slatina, două dintre „bijuteriile” industriei românești. În zilele următoare, elicopterul prezidențial l-a purtat deasupra Transilvaniei, în Brașov, Covasna, Harghita, Mureș, Cluj, Alba, Sibiu. Alături, în acele zile, i-a fost Gheorghe Oprea. În drum spre Rupea, Ceaușescu a făcut un popas la marginea unui lan de grâu, cerându-le țăranilor să scoată „fir cu fir din nămol și să-l pună la uscat”. Ar fi vrut să vadă oamenii la câmp, până seara târziu. De-abia atunci, înainte de venirea nopții, să se deschidă magazinele și birourile, le-a spus celor ce-l ascultau la marginea lanului. La mijlocul săptămânii a survolat Valea Mureșului,

zona Aradului, apoi, pe Dunăre, județele Caraș-Severin, Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Ilfov.

În 11 și 12 iulie, președintele și-a rezervat timp pentru înaltul oaspete austriac, cancelarul Bruno Kreisky, cu care a convorbit la București și Neptun. Însă în 13 iulie, s-a pus din nou pe controale, în județele Brăila, Galați, Buzău. A cerut oamenilor să muncească 12-14 ore la câmp, pentru strângerea recoltei. Și s-a întrecut, ca de obicei, în sfaturi. La Galați, a indicat cum să fie construit digul, la șantier, și pe faleza Dunării – pietruit, înfrumusețat cu gazon, pentru „un aspect cât mai plăcut și un caracter definitiv”. Brăilenilor le-a cerut să îmbunătățească rețeaua de canale din Insula Mare și să construiască, la rândul-le, un dig de beton pentru apărarea orașului.

Totuși, în ciuda prestației președintelui țării, în opinia ambasadorului american Harry Barnes, moralul populației era scăzut. Contribuise la aceasta și decizia creșterii unor prețuri la gazele naturale, materialele de construcție, încălțăminte din piele. Se corelau astfel, după cum informa conducerea de la București, prețurile cu costurile de producție. În presă, anunțul a fost făcut într-o zi de duminică, în 13 iulie. Tocmai ca să nu stârnească valuri.

În plan extern, Ceaușescu a emis semnale că situația României nu era gravă. Bunăoară, intervievat de reporterii străini, a promis recuperarea pagubelor până la sfârșitul anului. Și, în ciuda tuturor evidențelor, a mai spus că revărsarea apelor nu putea fi evitată, deoarece cincinalul '71-'75 nu prevedea măsuri pentru regularizarea apelor. Dar ambasadorii străini s-au mobilizat oricum. Chiar dacă le lipseau date esențiale despre amploarea calamității, în 14 iulie, consilierii

comerciali ai țărilor NATO s-au reunit la inițiativa vest-germanilor. Și, de comun acord, au hotărât să ajute România cu materii prime, coals, fibre sintetice, zahăr, grâu, încălțăminte și materiale de construcții. Ca să depășească impasul în care intrase, România avea nevoie de ajutor extern. Mai întâi, Ceaușescu s-a gândit la un credit CAER, că „de aceea am creat-o, ca să ne ajute când avem nevoie”. Ar fi vrut 500 milioane dolari. „Să vedem și noi acum cum este comunitatea aceasta frățească”, nu și-a putut Ceaușescu înfrâna o maliție la adresa sovieticilor, în ședința CPEx din 8 iulie. Spera să primească bani și de la Fondul Monetar Internațional și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare, dar cu termene lungi de rambursare, dobânzi mici, ca pentru o „țară în curs de dezvoltare”. (*www.adevarul.ro*)

Acarul Păun la puterea n: mii de victime în marile accidente feroviare din România secolului XX

În iulie 1923, a avut loc un accident petrecut într-o gară oarecare, de pe linia Ploiești-Buzău; un eveniment care și-a câștigat o notorietate de moment, prin șocul și durerea provocată familiilor victimelor, dar care a intrat în istorie prin urmările sale: o anchetă efectuată în perioadă l-a considerat drept unic vinovat de accident pe muncitorul responsabil cu manevrarea acelor de macaz, pe numele său de familie Păun. Cu trecerea timpului, sintagma aceasta, „Acarul Păun”, a ajuns să desemneze persoana considerată țap ispășitor al greșelilor și nepriceperii celor mari – cei cu funcții înalte, adevărații responsabili, care nu plătesc decât foarte rar sau deloc pentru vinovății evidente.

Documentele elaborate de CFR în primele trei decenii de exploatare au sintetizat câteva dintre cauzele accidentelor produse în spațiul românesc.

O statistică privind accidentele feroviare din perioada 1895-1902 a identificat următorii factori care au generat deraierile trenurilor: calea ferată (ruperea de șine, defecte ale șinelor, inundații, îngheț); materialul rulant (defectarea materialului rulant, decalarea roților); greșelile personalului în timpul executării serviciului (neatenția mecanicului de locomotivă, manevre greșite, viteză prea mare, manevre interzise, lăsarea acelor de macaz întredeschise sau așezate pe linie falsă, manevrarea acului în momentul trecerii trenului, defectiuni ale instalațiilor); diverse (accidente cu cauze nedeterminate, călcări de animale, fenomene meteorologice, prăbușiri de poduri etc).

Pentru primul secol de existență a căilor ferate, un top al accidentelor soldate cu zeci sau sute de morți și răniți ne arată următoarea situație, dar și un mare paradox: cele mai multe victime sunt consemnate în secolul XX, când, în principiu, tehnologia feroviară era mult mai performantă decât cea a pionieratului, constată Historia.ro.

La Ciurea, în ianuarie 1917, a fost iadul pe pământ, „iadul adevărat în toată grozăvenia lui”, așa cum scrie Elena Emandi într-un volum de memorii din 1919. Cel mai cumplit accident feroviar din istoria României și, după alte surse, cea mai mare catastrofă de acest fel din lume, în intervalul 1830-1930. Desigur, la vremea respectivă, România era pe punctul de a dispărea de pe harta lumii: în stare de război cu Puterile Centrale, cu mare parte din teritoriu ocupată de germani, cu administrația și armata refugiate în Moldova. În aceste condiții

cu totul vitrege, deraiează la Ciurea, lângă Iași, un tren arhiplin, care venea de la Galați, doldora de oameni care fugeau din calea războiului.

Despre acesta avem două-trei referințe în lucrări de istorie generală, publicate în anii 1970-1990, în care este tratată prima jumătate a secolului XX. Accidentul e amintit și într-o istorie a CFR, *Epopeea feroviară românească*, publicată în 1977 de către C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, după cum există și câteva articole din presa recentă (2005-2013), dar și citări în lucrări ale unor remarcabili istorici feroviară provenind din rândurile CFR: Radu Bellu, Ion Mitican, Ilie Popescu.

În linii mari, în lucrările sau articolele de mai sus se avansează impresionantele cifre de 800, 1.000 sau peste 1.000 de morți, victime ale deraierii unui tren la Ciurea; iar acest număr de victime plasează România pe primul loc într-un șir al accidentelor feroviare mondiale din perioada 1830-1930.

În societatea românească, accidentele feroviare au apărut imediat după ce statul a construit, cu mari eforturi, o rețea care să răspundă nevoilor coagulării unității naționale, a pieței economice, dar și a societății românești. Frecvența accidentelor, cel puțin pentru perioada primului secol feroviar, nu a fost una foarte mare, iar memoria colectivă a păstrat puține amintiri ale unor asemenea evenimente.

Așa se face că un accident de talia celui de la Ciurea, din 1917, care, prin numărul mare al victimelor, a fost o tragedie de proporții, este mult mai puțin cunoscut decât accidentul de pe linia Ploiești-Buzău, care a proiectat cu mult succes și pentru multă vreme mitul țapului ispășitor – *Acarul Păun* în mentalul colectiv românesc.

Aflat la baza piramidei corpului feroviarilor români, acarul a fost unul dintre personajele anonime, care și-a asumat condiția umilă, exercitându-și cu prisosință datoria, chiar dacă pe seama sa au fost lansate vinovății, reale ori fictive, sau anecdote. El a fost corolarul și chintesența ceferistului, fiind o treime – funcționar al statului, o treime – servitor al șefului gării și o treime – țăran nevoit să își asigure existența prin activități agricole. Paradoxul este că, acestui om, administrația CFR i-a lăsat o răspundere însemnată, aceea de a veghea siguranța călătorilor.

În timp, acarul a devenit un personaj care, în societatea românească, a fost mitizat și poziționat sub zodia țăpului ispășitor, fiind de multe ori asociat unui clișeu al omului cinstit, care muncește din greu. Condițiile grele de viață și de muncă ale acestei categorii profesionale au fost aduse în prim-plan prin intermediul publicațiilor ceferiste, care, încă de la începutul secolului XX, au contribuit la conturarea mitului acarului. În 1906, un ziar ceferist scria despre acar: *Săracul ți-e mai mare mila când îl vezi în timpul frigului... ghemuit lângă macaz adăstând ore întregi sosirea trenului... apoi unde mai pui serviciile particulare pe care le fac șefilor de gară care le răpesc și puținul timp de repaos... Așa că acestora li s-ar putea mai bine zice robii drumului de fer, iar nu funcționari.*

Despre acarul Ion Păun nu avem prea multe date, nici măcar o fotografie. Ziarele interbelice și cele câteva articole scrise pe această temă în ultimele decenii l-au privit doar ca pe o neînsemnată rotiță într-un mecanism uriaș. Mizele contemporaneității lui Ion Păun au vizat miniștri, directori CFR, partide și lideri politici; astăzi nu ne raportăm la el decât din perspectiva „țăpului ispășitor”.

O fișă biografică a acarului Păun Ion ne arată că s-a născut în 1880, într-o familie de țărani din comuna Jugureni, județul Buzău (comună aflată astăzi în județul Prahova). Ion a absolvit o școală de scurtă durată la Buzău și, în anul 1906, a fost angajat ca acar la stația Vintileanca. Tată a patru copii, el și-a făcut conștiincios datoria de angajat al statului până la accidentul din 2 iulie 1923, care avea să-i asigure nefericita posteritate. La cinci zile după eveniment, acarul s-a predat autorităților, care, după ce l-au pus să participe la reconstituire, l-au închis pe întreaga durată a procesului; ulterior, prin sentința pronunțată, a executat câțiva ani de închisoare. S-a stins din viață în 1934, curând după eliberare. La o lună după moartea sa, a fost achitat, iar statul ar fi trebuit să plătească urmașilor acarului o sumă de bani. Familia a fost marcată teribil de întâmplarea nefericită: la un an după moartea lui Ion Păun, a decedat și soția; se spune că moartea ei subită fusese provocată de emoția puternică și bucuria aflării veștii că soțul său fusese declarat nevinovat. În anii '70, Marius Mircu a scris o proză scurtă, *Acarul Păun*, bazată pe articolele din presa anului 1923 și pe propria anchetă desfășurată în Vintileanca (comuna Săhăteni, județul Buzău), Jugureni și Ploiești, unde mai trăiau în acea perioadă copiii acarului. Mărturia acestuia a consemnat că familia s-a simțit pur și simplu stigmatizată de eveniment. Nemaivând nicio fotografie a acarului, urmașii acestuia au furnizat date contradictorii, iar mormântul acestuia din cimitirul de la Jugureni nu se mai cunoștea.

Ce se întâmplase de fapt: în ziua de 2 iulie 1923, un tren accelerat care venea de la București și se îndrepta spre Iași s-a ciocnit, în stația Vintileanca, în jurul orelor 11:00, cu un tren

de marfă, provocând moartea a 60 de oameni și rănirea a peste 100 persoane, așa cum anunțau inițial ziarele. Nefericitul accident ar fi fost cauzat de faptul că acarul nu a observat că acul macazului, manevrat pentru a trece un tren de marfă pe altă linie, s-a defectat și nu s-a închis, iar trenul de persoane, intrat cu viteză în gară, a fost îndrumat tot spre linia unde se afla trenul de marfă, ciocnindu-se de acesta.

Totuși, dimensiunile impresionante ale accidentului au avut la bază un cumul de cauze și circumstanțe nefericite. Astfel, pentru că avea o întârziere de cinci minute, mecanicul trenului de persoane a plecat rapid din gara Mizil, intrând la locul accidentului cu o viteză de 50 km/h. O viteză mai mică ar fi făcut ca evenimentul să fie unul minor și poate fără victime. Rezultatul coliziunii a fost distrugerea a șase vagoane ale trenului de marfă și, cel mai grav, a două vagoane de clasa a III-a, a unui vagon poștal și a unui de bagaje din garnitura trenului accelerat. Distrugerea celor două vagoane de călători – supraaglomerate, ca toate trenurile timpului – a avut drept consecință principală numărul mare de morți și răniți. Între aceștia, numeroși săteni și numeroși soldați, care călătoreau cu trenul respectiv.

După producerea accidentului, acarul (ca și ceilalți angajați ai stației CFR Vintileanca) a fugit; motiv pentru care el a fost socotit din prima vinovat – *De ce să fi fugit dacă nu se simțea cu musca pe căciulă?* Drama a fost amplificată și de cruzimea unei bande de hoți din zonă, care a jefuit morții, dar și victimele aflate încă în stare de șoc și incapabile să schițeze vreun gest de apărare. Evenimentul a stârnit vâlvă în societatea românească. La fața locului au sosit autorități, medici, ziariști din Prahova, Buzău, București, iar când trenul cu

răniții de la Vintileanca a ajuns în Gara de Nord, însuși Carol, prințul moștenitor, a venit să-i încurajeze pe răniți.

Peisajul sinistru al accidentului, depunerea cadavrelor într-o magazie, poveștile traumatizante ale supraviețuitorilor, zvonurile despre acarul beat care s-ar fi sinucis după ce fusese alergat de călători, fotografiile de la locul accidentului, înmormântarea comună a victimelor în apropierea gării, participarea rudelor celor decedați, a ministrului Lucrărilor Publice, Traian Moșoiu, a episcopului de Buzău, care a și oficiat slujba comună – toate acestea au fost pe larg relatate de o presă avidă după senzațional, într-o perioadă a anului, vara, când nu se prea întâmplau evenimente deosebite. De aceea, toată vara lui 1923, presa a tratat pe larg, cu acribie, tragicul eveniment, potrivit documentatului material din *Historia.ro*.

O asemenea catastrofă – pe larg mediatizată – nu putea rămâne fără urmări; cineva trebuia să plătească. Durerii, indignării, emoțiilor și nevrozelor puternice, calculelor meschine ale unora sau altora trebuia să li se ofere o explicație; și neapărat un vinovat.

Guvernul a ținut o ședință dedicată subiectului Vintileanca, în care s-au luat următoarele măsuri: crearea unei comisii de anchetă, formată din patru directori ai CFR, care să prezinte un raport asupra accidentului; despăgubirea răniților și a familiilor celor decedați, dar și suportarea cheltuielilor de înmormântare; vizite ale miniștrilor la spitalele unde erau internați răniții. Raportul comisiei a fost remis presei sub forma unui comunicat, care a consemnat trei cauze/vinovății principale ale producerii accidentului: neglijența personalului CFR de la stația Vintileanca (acarul Ion Păun, care nu a verificat faptul că macazul respectiv nu

s-a închis bine, acul fiind defectat; șeful gării, plecat de la post și aflat în calitate de călător în chiar trenul cu pricina; un impiegat, un frânar, mecanicul locomotivei trenului de călători); starea jalnică și vechimea infrastructurii; călătorii care s-au înghesuit pe acoperișurile și tampoanele vagoanelor.

Sancțiunile aplicate de CFR în urma anchetei au fost următoarele: acarul Păun a fost destituit și deferit justiției, care l-a condamnat la închisoare; frânarul trenului de marfă a fost, la rândul său, destituit și deferit justiției; mecanicul locomotivei trenului de călători a fost amendat și sancționat cu neavansarea pe o perioadă de doi ani; impiegatul de mișcare și șeful gării Vintileanca au fost destituiți.

Presa vremii s-a declarat însă nemulțumită de rezultatele anchetei oficiale – probabil și în lipsa altor evenimente care să distragă atenția de la tragedie. Publicațiile Dimineața, Universul și chiar și Neamul Românesc, prin vocea lui Nicolae Iorga, s-au pronunțat categoric în favoarea nevinovăției bietului acar, subliniind că acesta a fost mai degrabă țapul ispășitor în acest caz. *Nu e vinovat nenorocitul acar; vina e în putregaiul administrației acestei țări* – iată laitmotivul publicațiilor vremii.

Astfel, în intervalul iulie-octombrie 1923, presa a acționat în două direcții, exercitând un adevărat bombardament asupra cititorilor, asupra opiniei publice: pe de o parte, nevinovăția acarului Ion Păun, prezentat drept victimă a sistemului, iar pe de altă parte, numeroasele probleme ale sistemului feroviar, reprezentat de ministrul Lucrărilor publice și de către directorul CFR.

De n-ai apă și lumină, / Tot Păun este de vină. / Când n-ai pâine și tutun, / Vinovat e tot Păun!

Utilizarea unor expresii precum „Asasinatul de la Vintileanca” sau propunerea de a se ridica în acest loc un monument în memoria victimelor accidentului, pe care să fie trecute și numele miniștrilor și directorilor CFR, publicarea a numeroase anecdote, caricaturi, pamflete, avându-l ca personaj negativ pe ministrul lucrărilor publice – *N-am eu dragă nici o vină/ Conștiința mi-e senină/ Și-mi mângâi discret amarul/ Anchetând am rezultatul/ Că acolo, vinovatul/ E ori acul, ori acarul* – au micșorat vinovăția acarului; pentru cei mai mulți, el a devenit un veritabil simbol, o victimă a sistemului, care plătea pentru păcatele și incompetența celor de sus. Semnificative în acest sens sunt și următoarele versuri, apărute în Dimineața: *Sunt Ion Păun acarul, /Rudă bună cu dricarul./Toate merg în astă țară, /Numai acele din gară, /Au defect;/Și ca efect/Lumea tabără pe mine, /Iar guvernul, de rușine, /Scrie, s-afle tot regatul, /Că... doar eu sunt vinovatul./ De n-ai apă și lumină, /Tot Păun este de vină./ Când n-ai pâine și tutun, /Vinovat e tot Păun.*

Într-o caricatură apărută în același ziar, acarul Păun, invitat de directorul închisorii să iasă, întreabă dacă este eliberat; i se răspunde că nu – trebuie să se ducă în locul unui alt hoț, care furase ceva de la Ministerul de Finanțe și nu avea cine să îi țină locul.

Eliberarea din închisoare, achitarea și moartea relativ rapidă a acarului au contribuit din plin la conturarea imaginii de nevinovat pus să răspundă pentru toate tarele societății. S-a acreditat inclusiv ideea că nici măcar n-ar fi fost la post; c-ar fi fost pe câmp, să păzească animalele șefului de gară...

Astăzi, biografia nefericită a acarului e aproape necunoscută, iar durerea provocată de pierderile umane ale

accidentului s-a stins. Că acarul a avut o vinovăție nu încapе nicio îndoială. Faptul că a fost singurul care a plătit, printr-o pedeapsă severă, iar mai marii sistemului – ministrul Lucrărilor publice și directorul CFR – n-au pățit nimic a generat un val de simpatie și solidaritate vivazi de el; povestea sa a traversat istoria și, odată cu ea, și credința bine întipărită în mentalul colectiv că întotdeauna, în orice circumstanțe, țapul ispășitor va fi omul simplu, personificat de Acarul Păun. (*www.historia.ro*)

Starea precară a liniilor feroviare din România la finalul Primului Război Mondial a provocat în epocă numeroase accidente feroviare. În iulie și septembrie 1922, două trenuri de pasageri s-au prăbușit între Posada și Valea Largă, cu tot cu podurile pe care circulau. Începutul secolului XX a fost marcat, în România, de numeroase accidente feroviare, în strânsă legătură cu desfășurarea Primului Război Mondial (1916-1918). „Accidente de pe liniile ferate române produse în timpul primei conflagrații mondiale, dar și mulți ani după conflict, până în 1930 cu aproximație, când au intrat într-un proces de consolidare, sunt rezultatul direct al distrugerilor provocate de război. Structura feroviară a fost refăcută în grabă, fapt care a generat numeroase catastrofe”, explică istoricul ploieștean Dorin Stănescu.

Accidente din 1922, din Prahova, sunt un exemplu elocvent în acest sens. Extrem de interesați de liniile de cale ferată dintre Ploiești, unde erau rafinăriile de petrol, și Predeal, trupele germane de ocupație au refăcut în timpul războiului două dintre podurile dinamitate de Armata Română în timpul retragerii. Podurile, amplasate între stațiile Posada și Valea Largă, au fost reconstruite în mare grabă, pe structuri

metalice, și au continuat să fie folosite în infrastructura feroviară și după Primul Război Mondial.

Improvizațiile se vor dovedi fatale. În 1922, la interval de câteva luni, cele două poduri aflate la distanță de câteva sute de metri, s-au prăbușit cu tot cu trenurile care le traversau în momentele fatidice. Situația a provocat, pe lângă pagubele materiale și victimele umane, „mai ales o teamă ce s-a propagat în toată țara, ambele accidente având loc pe cea mai circulată cale ferată din România – «Linia Regală» – ce unea Capitala cu orașul Sinaia, reședința de vacanță a Regelui Carol I”, după cum notează Radu Bellu, în lucrarea *Catastrofe, atentate și sabotaje la căile ferate din România*. (Autor a nu mai puțin de 54 de volume dedicate istoriei feroviare din România, Radu Bellu a fost șef la patru gări – Târgu Secuiesc, Suburbii, Predeal și Sfântu Gheorghe, după care a lucrat în proiectare și în serviciul tehnic al CFR.)

Prima catastrofă s-a produs pe 13 iulie 1922. Trenul accelerat nr. 15, care circula spre Sinaia, remorcat de două locomotive seria 140.400, a trecut fără oprire prin halta Posada și a continuat să urce spre stația Valea Largă. Ajuns la kilometrul 57 al căii ferate Ploiești-Predeal, la ora 16.25, trenul s-a angajat, cu o viteză de 35 de km/h, pe podul ce traversa râul Prahova, iar după trecerea primei locomotive, ce purta numărul 140.413, structura metalică s-a prăbușit, antrenând în cădere, cea de-a doua locomotivă și primul vagon de călători din garnitură. Cauzele care au provocat prăbușirea podului nu au putut fi stabilite cu exactitate nici până în ziua de astăzi. Catastrofa feroviară a fost urmată de o măsură radicală, potrivit lui Radu Bellu: în perioada 13-31 iulie 1922, circulația feroviară pe ruta Comarnic-Sinaia a fost complet

întreruptă, călătorii fiind transbordați cu ajutorul autobuzelor CFR. Accidentul a fost urmat de unul similar, pe 19 septembrie 1922. Cel de-al doilea pod, situat la numai câteva sute de metri înaintea podului căzut, la kilometrul 55 + 900 al liniei Ploiești-Predeal, s-a prăbușit, la rândul său. Și de această dată, cauzele producerii accidentului au rămas neelucidate.

O catastrofă s-ar putea întâmpla oricând și în prezent, spun specialiștii. „Din păcate, situația de acum a infrastructurii feroviare din România nu este departe de cea din anii '20. În lipsa fondurilor, foarte multe porțiuni care necesită refacere și consolidare s-au deteriorat și numai restricțiile de viteză impuse de CFR pe anumite tronsoane și poduri împiedică producerea unor accidente similare celor din Valea Largă din 1922”, afirmă, pentru Adevărul.ro, istoricul Dorin Stănescu.

Gara Teiuș a fost martoră, de-a lungul anilor, la numeroase evenimente mai mult sau mai puțin fericite. Unul dintre acestea, care se înscrie în cartea neagră a istoriei feroviare din România, a fost procesul organizat de regimul comunist în incinta gării ca urmare a accidentului din anul 1968. Catastrofa feroviară a avut loc pe linia Blaj-Teiuș. În zorii zilei de 7 octombrie, trenul personal 3340 se afla în stația Bucurdea. Garnitura ar fi trebuit să aștepte, din cauza restricțiilor, trecerea acceleratului 303 care venea de la Blaj, din sens opus. Numai că noul grafic nu a fost transmis la timp de cei responsabili. Consecința: cele două trenuri au plecat din direcții opuse pe aceeași linie. Până la catastrofă n-a mai fost decât un pas. Ciocnirea celor două garnituri s-a lăsat cu 22 de morți, 72 de răniți grav și pagube estimate la 11 milioane de lei. Suma făcea referire la distrugerea celor două locomotive și a 12 vagoane.

Informații grăitoare despre catastrofa de acum 43 de ani apar în presa vremii, deținută de Arhivele Naționale. În ziarul local, apărut a doua zi după accidentul feroviar un articol scurt în care se prezenta numărul morților și răniților și faptul că s-a înființat o comisie de anchetă din care făcea parte și ministrul căilor ferate din acea vreme, care să afle cauzele catastrofei. Sub articol apare și un mesaj de condoleanțe din partea Comitetului Central al Partidului Comunist Român și al Consiliului de Miniștri. O dovadă că autoritățile vremii au vrut să ascundă cazul „sub preș” este și faptul că nu s-a scris niciun cuvânt despre tragedia de pe calea ferată în Scânteia, ziarul central de propagandă al comuniștilor. Cel puțin interesant este procesul public în care au fost judecați cei găsiți responsabili de producerea accidentului feroviar: impiegatul Teodor Petrișor și acarul(!) Alexandru Cristea. Judecata nu s-a făcut într-o sală de Tribunal, ci în Gara din Teiuș, aflată la câțiva kilometri distanță de locul în care s-au ciocnit trenurile. Autoritățile comuniste s-au mobilizat și au adus la proces peste 1.000 de ceferiști din întreaga țară, care să vadă cu ochii lor ce pătesc cei care „sabotează” construcția socialismului. Procesul cu public a început la mai bine de o lună de la producerea nenorocirii.

Filmul tragediei a fost reconstituit din declarațiile martorilor și în baza probelor ridicate de la locul catastrofei. „În ziua de 7 octombrie, călătoream cu trenul accelerat 303 în interes de serviciu la Direcția regională C.F.R. Cluj”, a spus unul dintre martorii oculari, Aristide Georgescu. „Ocupam locul 52 din vagonul 4. Pe la orele 6.14 m-am trezit aruncat de pe bancă la podea. Mi-am revenit în fire, neștiind ce s-a întâmplat. Am coborât din vagon și am văzut că trenul staționa.

Era o ceață densă, nu se vedea mai departe de 30 de metri. Am auzit imediat țipete, vaiete, oameni îngroziți. Am notat kilometrul: 86+700 și m-am îndreptat spre cabina 1, unde l-am întâlnit pe acarul, în persoana inculpatului Alexandru Cristea. Acesta m-a întrebat: «Ce este acolo?». Mi-am continuat apoi drumul spre stație și aici l-am găsit în biroul de mișcare pe inculpatul Teodor Petrișor, șezând pe scaun. Era obosit, avea ochii injectați...», continuă bărbatul.

Tot din spusele martorilor a rezultat că macagiul Alexandru Cristea l-ar fi anunțat telefonic în seara zilei de 6 octombrie 1968 pe impiegatul Teodor Petrișor că i-a lăsat sub masă o sticlă de țuică, pe care cel din urmă ar fi golit-o până dimineată. În zorii zilei de 7 octombrie, impiegatul a primit graficul de circulație a trenurilor implicate în catastrofa feroviară. În mod normal, încrucișarea celor două garnituri ce veneau din sens opus se făcea în stația Crăciunel. După noul grafic, încrucișarea a fost stabilită în halta Bucerdea. Funcționarul responsabil de punerea în mișcare a trenului a uitat, însă, să o transmită și macagiilor din subordine. Completul de judecată a mai aflat că Teodor Petrișor mai fusese sancționat până atunci de încă 15 ori. Mai mult, nu ar fi avut dreptul să ocupe funcția de impiegat, pentru că fusese găsit vinovat de un alt accident feroviar, petrecut în 1961. „Am lucrat ca acar la stația CFR Bucerdea în tură cu inculpatul Teodor Petrișor. În perioada cât am lucrat cu el am observat că părea mai totdeauna obosit, nervos. Anul trecut, datorită unei greșeli în dispozițiile date de garare a trenurilor era să se întâmple o ciocnire, care n-a avut loc datorită intervenției mele și a acarului Nicolae Popa. Mai știu că Petrișor după

ce ieșea din tura de serviciu fugea imediat la bufet, unde bea”, a spus martorul Ion Hațegan în urmă cu 43 de ani.

Participanții la proces s-au întrebat dacă tragedia putea fi prevenită de macagiul Alexandru Cristea, al doilea vinovat principal în ochii anchetatorilor. În timpul dezbaterilor din gara Teiuș s-a acreditat ideea că ar fi putut preîntâmpina cîcnirea celor două garnituri, întrucât avea în cabină graficul de circulație al tuturor trenurilor ce treceau pe linia respectivă. Martorii au scos la iveală faptul că acarul a întârziat cu două ore la intrarea în tura de noapte. A existat și supoziția că tocmai pentru această întârziere l-ar fi cadorisit pe șeful său cu o sticlă de alcool.

Dezbaterile din gara Teiuș au durat mai bine de 10 ore. Procesul din gara Teiuș a fost gândit de autoritățile vremii, în așa fel încât să participe cât mai mult popor. Participanții la procesul public, în mare parte ceferiști, arătau cu degetul spre cei doi inculpați. Oamenii murmurau, oftau, se manifestau zgomotos, în funcție de ceea ce spuneau martorii în fața completului de judecată. Atmosfera generală a fost una ostilă inculpaților. Tribunalul județean l-a condamnat pe impiegatul Teodor Petrișor la moarte și confiscarea totală a averii. Ulterior, pedeapsa a fost comutată în închisoare pe viață. A executat 18 ani de pedeapsă la Penitenciarul Aiud, după care a fost eliberat. Acarul Alexandru Cristea a primit 20 de ani de muncă silnică, confiscarea totală a averii și 10 ani de degradare civică. Chiar dacă tragedia de pe linia ferată Blaj-Teiuș din 1968 era la acea vreme cea mai mare catastrofă din epoca socialistă a Căilor Ferate Române, autoritățile comuniste nu au scos niciun cuvânt despre personalul slab pregătit și starea deplorabilă a infrastructurii feroviare. (www.adevarul.ro)

Monstruoasa tortă vie sau când o biserică arde cu 144 de oameni înăuntru

Pe 18 aprilie 1930, bisericuța de lemn din Costești, județul Argeș, a ars din temelii în timpul slujbei de Denie. În Vinerea Mare de dinainte de Paște, o scânteie a declanșat iadul în Costești. Aproape toți copiii satului, 116 la număr, au ars de vii, înghesuiți fără scăpare în biserica de doar 24 de metri pătrați.

Biserica din Costești, minusculă, avea pe-atunci o vârstă ce depășea două veacuri. Lemnul era putrezit, bârnele erau șubrezite, iar fiecare pas chinuia periculos podeaua. La fel ca toate bisericile vremii de prin partea Munteniei, n-avea ușă, ci doar o deschizătură joasă, lată de 60 de centimetri, cât să treacă un singur om, cu capul plecat. Deoarece spațiul era foarte mic și erau strânși aproape 200 de oameni în Vinerea Mare, sătenii au încercat să îl convingă pe preot să țină slujba afară. Până la urmă s-a hotărât însă ca în biserică să stea

numai copiii – 116 elevi de școală primară și elevi de liceu, cel mai mic, o fetiță de numai opt ani.

Era aproape de opt și jumătate când s-a declanșat iadul în Costești. Slujba începuse de câteva minute. Dascălul a aprins o lumânare și a așezat-o în sfeșnic. Flacăra, la început plăpândă, a crescut și a aprins o coroană din celuloid ce stătea deasupra sfeșnicului. Focul a fost stins iute de dascăl, strivit în bătai din palme, stârnind zeci de scânteii. Una singură s-a înălțat și a pătruns, printre crăpături, în podul bisericii, locul unde erau strânse, de ani și ani, coroanele vechi. În câteva clipe, podul era în flăcări, iar, înăuntru, copiii nu bănuiau nimic. A fost întâi fumul gros, care i-a învăluit, otrăvindu-i, moleșindu-le picioarele. Erau așa de mulți înăuntru că n-aveau loc nici să cadă. A urmat panica, o panică îngrozitoare, care i-a ucis pe toți într-o biserică fără ușă.

Fumul, ieșind în rotocoale din pod, a fost văzut de-afară de părinți. Aceștia s-au îmbulzit la ușă, încercând să intre în micuța biserică, să-și salveze copiii. Ei se împingeau să intre, copiii se chinuiau să iasă și nu reușeau, tocmai din cauza părinților lor, care le blocau ieșirea. Au murit toți, 116 copii! (www.universulargesean.ro)

Bilanțul tragediei din noaptea de Vinerea Mare de la Costești a fost unul cutremurător: 144 de morți dintre care 116 au fost copii. Mărturiile publicate în presa vremii despre mamele care își căutau copii în mormanele de cenușă erau cutremurătoare. La nivelul întregii țări emoția colectivă a fost pe măsura tragediei. La Costești au ajuns în zilele imediat următoare incendiului ajutoare din toată țara. La fața locului au venit reprezentanți ai regenței și ai guvernului. Copiii au fost înmormântați în ziua de Paște, în prezența

Reginei Maria. Ziaristul Realității Ilustrate consemna: „Pedeapsa Cerului!... șoptesc credincioșii. Prea a venit fulgerătoare și prea a nimicit totul... Pedeapsa Domnului...” Emoția românilor a fost atât de mare și pentru că la Costești mai avusese loc cu câțva timp înainte un alt eveniment: fusese furată salba de aur de la gâtul moaștelor Sfintei Paraschiva. Acest furt nu putea să nu fie pus în legătură cu tragedia care a urmat...

Ziua de 18 aprilie a fost decretată zi de doliu național – victimele acestei drame fiind pomenite în fiecare an până la izbucnirea celui de Al Doilea Război Mondial. În perioada 1932-1934, la Costești a fost construită o biserică nouă, dar locul în care a fost vechea biserică a fost împrejmuit și acolo a fost construit un monument pentru pomenirea celor morți. După incendiu, Sfântul Sinod al Bisericii Ortodoxe Române a hotărât ca în fiecare luni de după Paști să se facă pomenirea celor arși în biserica din Costești.

(<https://deieri-deazi.blogspot.ro>)

Autobuzul căzut în mlaștina adâncă de la Huțani

În vara anului 1980, pe DN 29, șoseaua ce leagă Suceava de Botoșani, pe raza localității Huțani, a avut loc un grav accident de circulație considerat a fi cel mai sângeros produs vreodată în România. Teribilul eveniment rutier a avut loc la data de 29 iunie 1980, când un autobuz ce circula pe ruta Suceava-Botoșani, s-a răsturnat de pe un pod într-o mlaștină adâncă. Atunci, 48 de persoane au murit, iar alte 35 au fost rănite. Presa vremii nu a oferit foarte multe informații despre acest grav accident, singura informație fiind aceea că un autobuz ce se deplasa de la Suceava spre Botoșani a fost implicat într-un accident rutier, fără a se preciza dacă au fost persoane decedate sau rănite.

La data de 29 iunie 1980, în jurul orei 14.00, zeci de muncitori care lucrau la fabrici din municipiul Suceava, majoritatea la Consuc, s-au îngrămădit în autobuzul ce se îndrepta spre Botoșani. Cum era zi de sărbătoare, vehiculul era supraaglomerat. În localitatea suceveană Dumbrăveni, șoferul

a mai cules câțiva pasageri, astfel că în autobuz au ajuns să fie 83 de pasageri pe 40 de locuri. În apropiere de zona Șapte Poduri, din satul Huțani, comuna Vlădeni, județul Botoșani, din cauza unei pene de cauciuc, autobuzul a derapat și s-a răsturnat într-o mlaștină adâncă de peste cinci metri. Au urmat scene de groază. Cei 83 de pasageri, printre care erau femei, copii, bătrâni și bărbați, s-au luptat practic între ei pentru a scăpa din ghearele morții. 48 dintre aceștia nu au reușit să iasă din mlaștină, murind înecați.

„Autobuzul venea de la Fălticeni, a trecut prin Suceava, iar pe porțiunea dintre râul Siret și localitatea Huțani, a făcut explozie la roata din dreapta față, s-a răsturnat pe o parte și nu se mai vedea. Oamenii care au fost la geam au reușit să iasă la suprafață datorită geamurilor care s-au spart la impactul cu apa, iar ceilalți s-au înecat. Eu eram la aproximativ 300 de metri și am auzit bubuitura. Am reușit să trag la mal vreo 16 persoane în viață și 30 de persoane înecate. A sărit în ajutor și un om de la Bucecea, care era un bun înotător și a mai scos o parte din cadavre. Stăteam pe autobuzul scufundat, am ridicat mâinile și nu se vedeau decât degetele la suprafața apei. De la Botoșani, au venit pompierii și militarii. Tot atunci, au venit două macarale, secretarul de partid de la Suceava și cel de la Botoșani. Urma să ajungă și Ceaușescu. Locul accidentului a fost încercuit până a doua zi, când a mai fost găsit cadavrul unui băiețel din Cătămărești. Familiile au fost despăgubite cu 25.000 de lei de către stat”, a povestit Ghiță Podaru, unul dintre salvatorii tragicului accident pentru Gazeta de Botoșani. Cadavrele celor 48 de persoane moarte în teribilul accident au fost urcate în camioane, duse la spital, după care au fost duse

familiilor, fără nici un fel de explicații. Abia după Revoluție autoritățile le-au permis rudelor să monteze cruci, în memoria celor care au decedat. (www.adevarul.ro)

Dezastrul de la Certej din 1971: ruperea digului în zori și alunecarea muntelui de steril peste oamenii care dormeau liniștiți

În urmă cu aproape jumătate de secol, aproape 100 de oameni au murit la Certej, județul Hunedoara, după ce digul iazului de decantare aflat la marginea localității s-a rupt, iar nămolul toxic a înghițit un întreg cartier.

Fostul orașel minier Certej își trăiește în anonimat tranziția dintre epoca apusă a celor peste două secole de exploatare a minelor de aur și minereuri complexe și cea a exploatărilor aurifere care vor demara în următorii ani. Mica localitate aflată în apropierea municipiului Deva supraviețuiește în sărăcie, păstrând povara celui mai mare dezastru ecologic petrecut în ultimul secol în România. În dimineața zilei de 30 octombrie 1971, digul iazului de decantare al minelor din Certej s-a rupt din senin. Peste 300.000 de metri

cubi de steril au ras totul în calea lor, în numai un sfert de oră. Nămolul cu cianuri și steril s-a prăvălit peste cartierul muncitoresc și a distrus șase blocuri, un cămin de nefamiliști, peste 20 de gospodării, o popicărie și alte construcții care urmau să facă din Certej unul dintre orașele de seamă ale epocii comuniste.

Avalanșa de steril toxic a ucis 89 de oameni și a rănit alți 76, potrivit Procuraturii județene, care a anchetat timp de doi ani împrejurările dezastrului. Foștii mineri din Certej își amintesc că numărul victimelor a fost mai mare, însă procurorii din acea vreme au dorit să minimalizeze urmările catastrofei. Multe dintre cadavre, cu hainele arse și fețele tumefiate, nu au mai putut fi identificate. Ancheta a durat doi ani, însă nu a fost găsit niciun vinovat pentru catastrofă. „Nu se poate reține vinovăția vreunei persoane, lipsind răspunderea penală pentru această faptă”, au precizat anchetatorii, în dosarul Certej 1971. Potrivit datelor oficiale păstrate în Arhivele Naționale, Comisia de cercetare tehnică a tragediei de la Certej a constatat că o posibilă cauză a prăbușirii haldei a fost pierderea în timp a stabilității masivului de steril pe una dintre laturi, din cauza creșterii peste limita critică în înălțime.

Între timp, proiectul construirii orașelului Certej a fost abandonat, chiar dacă aproape 20 de blocuri au luat locul caselor, iar o nouă exploatare minieră a fost deschisă în anii '80, în imediata apropiere a fostului iaz de decantare, pentru ca în prezent să arate ca un complex de clădiri părăsite. Amintirile nopții de groază din 30 octombrie 1971 încă îi bântuie pe foștii mineri. Unii au încercat să dea o explicație catastrofei. „Digul iazului de decantare s-a tot înălțat, pentru că

exploatarea minieră se afla în plin avânt. Peste sterilul provenit din spălarea minereului de aur au fost depozitate zeci de mii de metri cubi de steril de mineruri complexe, care este mai greu, și astfel a dus la ruperea digului”, povestește Petru Vasiu, un fost operator la Preparația minieră Coranda din Certej.

Alți foști angajați ai minelor nu-și mai amintesc decât de morții purtați de valurile de nămol din acea dimineață. „M-au trezit gemetele și urletele din depărtare. Ceața groasă acoperise locul dezastrului, iar când negura s-a risipit, am văzut cum nămolul măturase blocurile. Am văzut cadavrele sfărtecate, copii și oameni. Printre morți se afla și șeful de post din Certej. Cu o seară în urmă se mutase cu chirie, singur, într-unul dintre apartamentele noi. A murit sub dărâmături în chiar prima noapte petrecută în noua locuință”, a povestit Costică Sauciuc, care era elev la vremea tragediei. Localnicul își amintește că în următoarele două săptămâni de la momentul catastrofei, Certejul fusese izolat de restul lumii. La fața locului au fost mobilizați militari și milițieni, iar Securitatea supraveghea toate activitățile. Morții erau depozitați în căminul cultural, unde erau spălați, îmbrăcați în salopete și înhumați. S-a încercat minimalizarea tragediei și ștergerea urmărilor ei. Totuși, nu sunt puțini cei care spun că, în realitate, numărul morților a depășit o sută de persoane. În timpul acțiunilor de căutare a victimelor îngropate în nămol, mai mulți militari și-au pierdut viața. „Atunci, patru sau cinci militari aduși să caute cadavrele au murit înecați în fântânile care erau acoperite de nămol. Cădeau în ele și pur și simplu erau înghițiți de pământ. În blocurile prăbușite nu se știa câți oameni locuiau. Au murit mai mulți decât spuneau

anchetatorii", povestește pentru ediția online a adevărului fostul miner Dumitru Burdea. Bărbatul a trăit intens clipele de groază care au urmat ruperii digului. Sterilul s-a prăvălit cu o viteză amețitoare, purtând cu el rămășițe de blocuri, case și oameni. Cadavrele înecate au fost purtate de valul de nămol până în curtea sa, aflată la aproape doi kilometri de locul vechiului iaz minier. Peste iazul de decantare a fost plantată, în anii următori, o pădure, iar pe locul fostelor blocuri distruse din temelii a fost înființată exploatarea Coranda. Sinistraților le-au fost acordate apartamente în Deva.

Au fost și oameni care au „fentat” moartea în dimineața catastrofei. „O bătrână adormise pe o căpiță de fân, păzindu-și animalele. Claia a fost luată de avalanșă, iar femeia s-a trezit a doua zi, pe ea, la capătul Certejului. Cu o seară în urmă avusese loc un botez. Se spune că, în afara pruncului, toți cei prezenți la botez au murit”, povestește Ionel Stângaciu, un alt fost miner. Deși se află la doar 20 de kilometri de reședința județului Hunedoara, Certeju de Sus pare izolat de civilizație. Cea mai mare parte a fostei localități miniere este ocupată de ruinele exploatării. Zona industrială a fost lăsată în grija câtorva agenți de pază și a haitelor de câini. În partea „urbană” a localității, blocurile de locuințe nu au căldură, iar apa de la robinet nu prea are presiune. Un pârau roșiatic curge dinspre gurile fostelor mine, trecând prin gospodăriile sătenilor. În atmosfera comunei care nu a mai devenit oraș, puțini dintre localnici își mai păstrează optimismul. (www.adevarul.ro)

Dezastrul de la Certej a avut loc la data de sâmbătă 30 octombrie 1971, la ora 4:55 dimineața, fiind provocat de

ruperea digului și alunecarea muntelui de steril din iazul de decantare al exploatării miniere Certej, Hunedoara.

În perioada de exploatare a iazului, între 1936 și 1971, au fost depozitate în el elemente de depunere complet diferite ca granulație, tasare și umiditate care au creat o falie de alunecare.

Digul s-a rupt pe o lățime de 80 de metri și din iaz au fost expulzați în câteva minute 300.000 de metri cubi de steril.

Valul acid de steril a înghițit într-un sfert de oră și a ras de pe fața pământului șase blocuri de locuințe cu 25 de apartamente fiecare, un cămin cu 30 de camere, șapte locuințe individuale și 24 de gospodării au fost distruse sau avariate. Oficial, dezastrul a provocat 89 de morți și 76 de răniți.

Cianura folosită în procesul de extracție, care se găsea în nămolul scurs, a ars hainele de pe victime. De aceea, toate cadavrele care au fost scoase din mâl erau dezgolate. Deși la Primărie s-au înregistrat, inițial, 82 de acte de deces (câte cadavre au putut fi identificate), autoritățile au anunțat oficial la radio și televiziune un număr de 48 de morți, pentru a nu fi nevoite să declare doliu național.

Statul comunist i-a despăgubit pe cei care au avut de suferit în urma tragediei de la Certej. Supraviețuitorii de la blocurile distruse au primit câte un apartament, iar cei cărora li s-au dărâmat casele au putut să-și ridice altele cu materiale de construcții primite de la autorități.

Cu numai o săptămână înainte de dezastrul de la Certej, ministrul minelor, Bujor Almășan, împreună cu o comisie guvernamentală, a fost la Certej, unde a verificat iazul de decantare și a decis că acesta este încă funcțional, după care a aniversat cu mare pompă 225 de ani de minerit.

După un an de cercetări și audieri, ancheta a decis că tragedia este urmarea unor împrejurări ce nu puteau fi prevăzute... (<https://ro.wikipedia.org>)

Toate au fost făcute una cu pământul, în doar câteva clipe. Oamenii nici nu au avut timp să țipe. Se auzeau doar trosniturile blocurilor de beton, căzând unul după altul, zidurile se prăbușeau cu sunet înfundat, casele erau sfărâmate cu zgomot de oase rupte. Apoi, când masa aceea neagră și diformă a acoperit totul, au urmat iarăși câteva clipe de liniște totală. Și abia apoi au izbucnit urletele. Strigăte de ajutor, strigăte disperate, ridicându-se de pe întreaga vale, din stratul de nămol. Oamenii din casele aflate mai sus, pe dealuri, au ieșit afară și atunci au început alte strigăte, care anunțau catastrofa: „S-a rupt barajul!”.

Sterilul rezultat din tratarea cu cianuri a minereului aurifer era depus într-un lac artificial și zidul barajului cedase, pe o lungime de 80 de metri. De fapt, Certejul era o colonie minieră veche, unde se extrăgea și se prelucra minereul aurifer. Tot sterilul rezultat din tratarea minereului cu cianură era depus de mai mulți ani în acest lac uriaș. Și muntele parcă s-a răzbunat pentru tot acest timp în care a fost sfredelit, scormonit, otrăvit. În acea zi fatidică de 30 octombrie 1971, până la prânz erau deja aliniate, pe podeaua căminului cultural din Certej, 21 de cadavre. Bătrâni, copii, soți îmbrățișați. Corpuri găsite în valul de steril, ce îi mumificase instantaneu. Toate aveau ceva în comun: erau fără haine, pentru că cianura din steril le topise. După câteva zile, căutările s-au oprit. Bilanțul: 89 de morți, șase blocuri și un cămin cu 30 de camere rase, șapte case și 24 de gospodării distruse total. Numărul decedaților a fost considerat convențional numărul

cadavrelor găsite. Nu s-a spus nimic despre cei dispăruți, adică despre cei ce nu au mai fost găsiți în halda de steril revărsată. Ei zac probabil și acum sub lava aceea otrăvită care ocupă, și astăzi, Valea Certejului. Se spune că în total au fost 150-170 de morți, poate și mai mult. Din fericire, au existat și câțiva supraviețuitori. Domnul Mârza își amintește acele zile de teroare: „Am participat la salvarea oamenilor. Era foarte dificil, din cauză că sterilul, mărul acela gros care se revărsase, în anumite locuri era destul de adânc. Riscai să te afunzi și tu în el și să nu mai poți ieși. Era ca un nisip mișcător care te înghițea cu cât te zbăteau mai mult. În plus, din cauza cianurii, nu te puteai atinge de el, că topea tot. Pentru salvarea oamenilor s-au improvisat podețe de scânduri pe care mergeam până la ei și încercam să îi scoatem. Unii erau prin pomi, alții pe câte o bucată de zid rămasă în picioare. A fost o tragedie”.

Sorin Chirla este un alt supraviețuitor al dezastrului de la Certej. Pe atunci avea doar câțiva ani: „Noi aveam prima casă de lângă baraj. Din cauza asta, suflul barajului rupt a spulberat-o pe jumătate. Dormeam înăuntru eu, mama mea și fratele meu. Tata era plecat la lucru, în schimbul de noapte. Din nefericire, mama și fratele meu au fost în acea jumătate de casă spulberată și nu au supraviețuit. Eu am fost aruncat cumva în fereastră și am rămas agățat acolo. Acolo unchiul meu m-a găsit și de acolo am fost salvat. A fost o tragedie. Îi mulțumesc bunului Dumnezeu în fiecare zi că am trăit”.

Autoritățile comuniste au demarat imediat cercetările pentru găsirea vinovatului. În primul rând, l-au pus sub acuză pe proiectantul iazului pentru decantare. Însă probele nu au arătat că ar fi fost o greșală de proiectare la iaz

sau la baraj. S-a discutat inclusiv despre cârțițele ce ar fi putut să slăbească pământul de sub baraj(!). O cauză posibilă ar fi fost tipul sterilului depozitat: în anumite zone, avea o granulație sau o umiditate diferită și asta ar fi declanșat alunecarea. Nimic însă nu a fost clar, nicio cauză nu a fost stabilită cu exactitate. Clară a fost însă catastrofa și clare au fost victimele, oameni nevinovați striviți în somn de o haldă uriașă de steril. (www.formula-as.ro)

Cei care au supraviețuit tragediei spun că, de fapt, între 180-200 de persoane, între care familii întregi, și-au pierdut viața în fatidica zi de 30 octombrie 1971. Cianura le-a ars fețele, mulți nu au mai putut fi recunoscuți și au fost îngropați ca necunoscuți.

La 43 de ani de la tragedia de la Certej (30 octombrie 1971), nimeni nu a fost găsit vinovat. Concluzia autorităților comuniste a fost că „ruperea digului iazului de decantare s-a datorat acțiunii concurente a unor factori imprevizibili, urmare a unor fenomene geomecanice și hidrofizice subacvatic, neelucidate încă integral de știință și tehnică”.

Regizorul și scenaristul George Adamescu a realizat un film documentar în care mai mulți martori ai accidentului de la Certej povestesc cum i-au salvat pe o parte dintre cei surprinși de valul de cianură.

Cei intervievați vorbesc de cadavre fără haine și despre cum s-au luptat să îi scoată pe supraviețuitori din smârcul cu cianură, spălându-le de nămolul care le intrase în gură.

„Era vineri dimineața, la ora 5:00, când am simțit că baraca se zguduia. Când am văzut că un mâl albui, ca smântâna, vine de pe deal. Vecinul, care era miner, venise din schimbul doi, și-a luat lampa și a ieșit afară și atunci și-a dat

seama: «Să știi că s-a rupt decantorul», povestește unul dintre martorii tragediei.

„Atunci a distrus casa lui frate-meu, în casă au murit 3, un băiat căsătorit de două luni, de 24 de ani, sora de 26 de ani și un copil. Și una a scăpat. Am auzit-o pe ea țipând, vino că la noi s-a băgat o mașină în casă. Dar jumătate de casă nu mai era, suflul acela puternic a tăiat-o, așa cum ai tăia-o cu drujba. Nu a mai fost nimic, nici cărămidă, nimic”, povestește Ioan Chirlă, unul dintre martorii evenimentului, în filmul documentar realizat de regizorul George Adamescu. (www.gandul.info)

Primul război interetnic – șatra de țigani călcată cu camionul

„Respect, Eugen Grigore!” Un banner afișat de galeria Stelei la un meci cu Rapidul în septembrie 2012 a declanșat un imens scandal dincolo de spațiul convențional al arenei sportive.

„Nu e nimic eroic în povestea omului glorificat de steliști, ci doar durere nesfârșită, nebunie, cruzime și 28 de morți”, scria atunci Gsp.ro. În mai 1974, șoferul ieșean Eugen Grigore își găsește casa din Copou arsă, cu familia sa, soția și trei copii, moartă în ea. El află că niște țigani ar fi comis crima și, din cauza pasivității autorităților, care trăgăneau ancheta, o ia razna, bea o jumătate de sticlă de coniac, se urcă în camion și calcă, înainte și înapoi, cu monstrul pe roți, o șatră de țigani din Cartierul Ciurea, omorînd 24 de bărbați, femei și copii!

Este închis și moare, conform unor relatări, după ce a ieșit din închisoare, fiind la rîndu-i călcat de un camion în 2009!

Grigore avea 27 de ani. A intrat cu camionul într-o șatră de țigani de la marginea orașului, pentru a se răzbuna pe cei considerați vinovați. A fost condamnat la închisoare pe viață, mutat în spitale de psihiatrie, a ajuns pe străzi în 2001 și se pare că a murit călcat de un camion, în 2009.

E mai mult decât o poveste. E un cutremur, unul întins pe durata unei vieți. Un cutremur în care sângele, moartea, răzbunarea, colapsul nervos, sărăcia și impotența instituțiilor din România se regăsesc într-un amestec zguduitor și înspăimântător de firesc. Dar un cutremur în care nu poate fi vorba de respect, scrie Gsp.ro.

Pentru că din suferința unui șofer de camion năpăstuit, din crima oribilă pe care au săvârșit-o țiganii din șatră, din felul strâmb în care autoritățile au reacționat și din anii petrecuți apoi de Eugen Grigore în penitenciare, spitale de psihiatrie și canalele Iașiului nu are cum să se nască respect. Poate compătimire, oroare, înfrigurare, dar nu respect. (...)

Surse din ancheta făcută în anii '70, comisarul Traian Tandin care a publicat prima oară informații despre acest caz, istorici și contemporani ai evenimentelor din viața lui Eugen Grigore, recompun o rolă de film terifiant, ruptă și dosită de instituțiile României comuniste.

Și da, are legătură cu sportul, tocmai pentru a înțelege că la tragedii precum cea a lui Eugen Grigore nu ai de ce să faci referire în sport și pe stadion. Nici măcar nu e drept, față de suferința celor în jurul cărora s-a scris povestea, să fie folosite în vreun fel.

„Cazul lui Eugen Grigore este un caz care ține de penal, nu de istorie. El nu este un simbol ușor apelabil. În nici un caz nu face parte din galeria eroilor. Nici măcar a celor negativi.

E mai curînd drama individuală a unui om..." (Ovidiu Buruiană, lector universitar Facultatea de Istorie Iași).

După ce și-a pierdut soția și cei trei copii, șoferul a strivit cu roțile camionului 24 (sau 28) de țigani de la marginea Iașiului. La 25 de ani distanță, se pare că a împărtășit același sfîrșit. Între timp, a schimbat închisoarea cu spitalul de nebuni, a fost eliberat și ținut în viață de studenți, apoi arestat în 2002 pentru că „vindea” locuri în canalele Iașiului.

La sfârșitul primăverii lui 1974, Eugen Grigore era șofer pe camion în Iași. Muncea și câte 14 ore pe zi, dus-întors la autobază. Dar, într-o zi, îl cheamă directorul și-l anunță să plece de la lucru, că-i arde casa. Familia Grigore locuiește în cartierul Copou. La 27 de ani, Eugen e căsătorit și are trei copii. Ajunge în fața casei și înlemnește: clădirea e în flăcări, vecinii au umplut strada, plângând. Ei au anunțat la Miliție și cumva a ajuns vestea și la autobaza la care muncește Eugen. Și tot vecinii recompun în anchetă ce s-a petrecut, după cum povestește comisarul Traian Tandin, reputat specialist judiciar care s-a ocupat de caz: „Un grup de țigani provenind din șatra stabilită la marginea Iașiului, în zona Ciurea, mergea pe străzile Iașiului în căutare de fier vechi, sticle și orice ar fi produs bani. Aceștia au crezut că nu-i nimeni acasă la familia Grigore, au intrat să fure, n-au găsit mai nimic”.

Soția lui Grigore se pare că se afla împreună cu copiii în curtea interioară. Au auzit că e cineva în casă, au intrat și au fost imobilizați. Țigani i-au încuiat înăuntru și au dat foc locuinței. „Se pare că erau doar femei și copii între cei care au comis nenorocirea”, completează alte surse din anchetă.

Miliția din Iași începe să își facă treaba. Cercetări, martori, investigație. „Niciunul din vecini nu a vrut să depună

mărturie, de teama țiganilor”, spun oameni din anchetă. Eugen Grigore a început să trăiască practic în fața Miliției, așteptând să se întâmple ceva.

Se pare că au trecut aproape două luni, iar concluzia a rămas aceeași: lipsă de probe. Ba mai mult, în acest interval șoferul începe să primească amenințări repetate dinspre comunitatea de țigani, ca să renunțe la demersuri. Eugen face și o plângere penală pentru asta, însă documentul a dispărut.

„Am studiat extrem de atent în Facultatea de Drept acest caz, pentru că este exponentul eșecului statului român în a reuși prin organele de drept, poliție și justiție, să rezolve gravele probleme antisociale și infracționale cauzate de țigani în România. De fapt, neputința, corupția, indiferența statului român l-au împins pe Eugen Grigore să-i omoare pe țigani.” (Iulian Urban, avocat și senator, pe blogul personal)

Nimeni nu poate depune mărturie că a fost vorba de incompetența anchetatorilor sau de lipsa probelor. Cert este că Eugen Grigore își cumpără o jumătate de litru de coniac, o ascunde sub scaunul camionului și pleacă la muncă. În jurul prânzului, ajunge la marginea Iașiului, lângă șatra de țigani.

„A povestit cum a dat peste cap băutura, apoi a călcat la maximum pedala de accelerație și a intrat de-a dreptul, la întâmplare, în corturile, căruțele și adăposturile improvizate ale țiganilor.” (Traian Tandin, comisar)

Milițienii ajung la locul faptei și se îngrozesc. Pe o suprafață uriașă, cadavre, răniți, sânge și urlete. La ceva distanță, în camion, Eugen Grigore așteaptă. E arestat. Se constată 24 de decese, femei, copii, bărbați. „A omorât și mulți cai, povesteau șoferii de ambulanță care au adus vreo 50 de răniți. Îi preluau pe rând în salvare, câte 2-3 aduși la spital,

ca să nu iasă iureș”, completează oameni care lucrau în acea vreme la Spitalul din Iași.

Povestea devine una ciudată și va rămâne așa în istoria criminalisticii de la noi. Cazul e trecut imediat la sertar, mușamalizat și acoperit de autoritățile comuniste. Nu există mărturii în presa vremii, Eugen Grigore e condamnat rapid la închisoare pe viață, iar ce a mai rămas din șatră e mutat cu camioanele militare la 120 de km depărtare, în jurul Botoșaniului.

„Am omorât 24 de oameni, bărbați, femei și copii, iar totul a fost imediat trecut la *Strict secret* de Securitate și Miliție, care nu voiau să apară un conflict între țigani și români. Toate urmările acestei răzbunări au fost șterse.” (Eugen Grigore, în declarația dată anchetatorilor și publicată de comisarul Tandin)

„Era un șofer de tir, la 27 de ani. Nu există nici o mărturie că ar fi avut gânduri împotriva țăganilor înainte de nenorocire. Și dacă erau chinezi, tot la fel ar fi făcut. A vrut să răzbune moartea familiei, pentru că autoritățile nu-și făcuseră treaba.” (surse din rândul anchetatorilor)

Atitudinea autorităților comuniste se justifică simplu în acel context politic și social: orice sursă de posibil conflict interetnic trebuia să dispară, România nu putea fi spațiul unor asemenea tensiuni, câtă vreme ele erau prezentate și înfierate strict ca particularități ale Occidentului. Comuniștilor le-a fost teamă că țăganii și românii vor porni măcelul la Iași.

În 1990, pedeapsa lui Eugen Grigore, închisoare pe viață, este transformată în 28 de ani de detenție. Între timp, ceva se întâmplase în lumea lui. „Și-a pierdut mințile în închisoare.

Poate n-a putut să suporte regimul, poate că n-a trecut niciodată peste pierderea familiei, nimeni nu poate ști”, povestește Traian Tandin. În 1995, la vârsta de 48 de ani, Eugen Grigore e internat la Spitalul de neuropsihiatrie Botoșani. Culmea, chiar în orașul la marginea căruia fuseseră mutați țigarii care i-au supraviețuit în '74!

„Am știut despre acest caz încă dinainte de '89, dar era un subiect tabu. Am crezut că Eugen Grigore a murit în penitenciar, sincer să fiu”, povestește comisarul Tandin. Doar că, pe 12 martie 2002, Poliția din Iași efectuează o razie pentru a rezolva problema oamenilor străzii ce se adăposteau în sistemul de canalizare al orașului. Și îl găsește pe Eugen Grigore. Fostul șofer de camion părăsise Spitalul de Neuropsihiatrie Botoșani în 2001. Vreme de un an, a trăit prin canalele de lângă Institutul de Agronomie Iași. Nu mai avea rude, nu mai avea nimic. A fost ajutat în această perioadă, cu hrană, alcool și țigări, de studenții ieșeni. În jurul lui se crease o legendă urbană care îl proteja. Dar chiar era nebun Eugen Grigore?

„Studenții l-au ținut în viață, dar nu știu cât de mari erau problemele de sănătate pe care le avea. Asta pentru că razia Poliției din 2002 a avut loc în urma unor sesizări: un personaj «închiria» locurile din canale pe câte zece-douăzeci de mii de lei. Era un fel de șef!” (Traian Tandin)

Din 2002 nu s-a mai știut nimic de Eugen Grigore. S-a speculat că s-ar fi sinucis la câteva luni după razie, că ar fi murit de moarte bună după 2004. Numai că, pe 23 iulie 2009, o știre aparent banală se strecoară în presa ieșeană. Un bărbat de 62 de ani, fără adăpost, este strivit de un tir în fața gării.

Articolul apare în „Bună ziua, Iași” și vorbește despre un personaj fără casă care umbla prin Iași și prin comuna Mironeasa, aflată la 40 de kilometri. Călcăt în fața gării, după ce a traversat neregulamentar, nervos că taximetriștii de la care cerșise bani îl expediaseră. Numele lui este Eugen Grigore.

Cazul a fost publicat de comisarul Traian Tandin în cartea *Cei mai odioși 100 criminali români*. Ulterior, mai multe site-uri, printre care și descopera.ro, au reprodus fragmentar elemente din poveste. Interesant este că, din 2005 până în 2011, pe mai multe bloguri și forumuri apar rezumate ale materialului lui Tandin, toate sub semnătura aceluiași utilizator, „PCH”, abrevierea dinamoviștilor din Peluza Cătălin Hîldan.

Libertatea a republicat în 2011 materialul comisarului Tandin. Povestea lui Eugen Grigore a rămas un subiect tabu în mediul judiciar, dar e cunoscută și promovată în rândul organizațiilor de extremă dreapta.

„Eugen Grigore este un personaj tragic în sine, instrumentalizat, din necunoaștere și din lipsă de respect, împotriva celui alt.” (Ovidiu Buruiană, lector universitar Facultatea de Istorie Iași).

După 1990, tensiunile dintre români și țigani au explodat de mai multe ori, devenind și subiectul unui film memorabil, *Senatorul melcilor*, cu Dorel Vișan în rolul principal.

Descopera.ro trece în revistă principalele conflicte interetnice de acest fel care au afectat România după Revoluție:

1989. Cronologia conflictelor interetnice începe cu evocarea evenimentelor desfășurate în ziua de 24 decembrie 1989 în localitatea Vârghiș din județul Covasna. În vâltoarea energiilor descătuse de revoluția română, sătenii maghiari

s-au războit cu consătenii de etnie romă. Bilanțul confruntării a fost de doi romi uciși și două case distruse. Interesant este că la recensământul din 2011 la Vârghiș dintr-un total de 1628 de persoane, 12 s-au identificat drept etnici români, 1616 maghiari, în localitate namaitrăind oficial niciun rom.

1990. La Turulung, localitate din județul Satu Mare, s-a iscat un conflict între români și maghiari pe de o parte și romi pe de altă parte, 36 de case ale romilor au fost incendiate de către o mulțime furioasă formată din circa 800 de persoane. Ulterior romii au părăsit temporar localitatea.

Un alt incident interetnic s-a derulat în 29 ianuarie la Reghin, în județul Mureș, unde cinci case ale romilor au fost incendiate de către populația majoritară.

În Lunga, județul Covasna, incidentele interetnice dintre majoritari și romi din 5 februarie au avut drept consecință moartea a patru etnici romi și incendierea a șase case.

La 10 iulie, în Cuza Vodă, în județul Constanța, 34 de case ale romilor au fost incendiate de către ceilalți localnici, drept consecință a numărului mare de furturi din recoltele agricole.

Localitatea harghiteană Cașinul Nou în ziua de 12 august a fost scena confruntării dintre un grup de aproximativ 400 de săteni unguri și consătenii lor romi. În urma violențelor 29 de case au fost incendiate, iar aproximativ 150 de romi au fost nevoiți să fugă din sat.

La Mihail Kogălniceanu, în județul Constanța, la 9 octombrie o mulțime furioasă a incendiat 36 de case ale populației rome, iar pe alte patru le-au distrus, românii acuzându-i pe romi că se aflau la originea unui număr mare de furturi, nesanctionate de Poliție.

1991. La Bolintin Deal, în județul Giurgiu, românii din localitate au incendiat 22 case ale romilor și au distrus alte două, în noaptea dinspre 7 spre 8 aprilie. Totul a început de la un conflict spontan dintre un român și un rom, soldat cu moartea primului taman în duminica Paștelui Ortodox. Poliția i-a îndemnat pe romi să părăsească localitatea, ceea ce mulți dintre ei au și făcut. Când, o lună mai târziu, câteva familii de romi au încercat să revină în una din case, o mulțime de circa 2.000 de localnici au incendiat casa în cauză împreună cu alte două proprietăți ale romilor.

La Ogrezeni, în județul Giurgiu, românii au incendiat 21 de case ale romilor în ziua de 17 mai, violențele interetnice iscându-se după ce un rom a înjunghiat un barman.

O zi mai târziu sătenii din Bolintin Vale s-au dedat la acte de violență din spirit de solidaritate față de cei din Ogrezeni. Drept consecință 13 case ale romilor au fost mistuite de flăcări.

Tot în Giurgiu, la Găiseni, la 5 iunie tensiunile interetnice au avut drept consecință incendierea a trei case ale romilor, alte șase fiind distruse de către mulțimea dezlănțuită de români.

La Plăieșii de Sus, județul Harghita, pe 9 iunie, tensiunile etnice au făcut ca majoritarii să incendieze 28 de case și să omoare un rom, după ce patru săteni romi au bătut un paznic al culturilor agricole, deoarece a intervenit în timp ce ei își băteau calul. Ulterior, mulțimea a bătut doi romi în vârstă, total nevinovați, unul dintre ei murind datorită loviturilor încasate. Sătenii au tăiat stâlpul telefonic care făcea legătura cu Miercurea Ciuc, evident pentru a se evita intervenția poliției, după care au incendiat cele 28 de case ale romilor.

1993. La Vălenii Lăpuşului în judeţul Maramureş, în 13 august, pe fondul tensiunilor interetnice, sătenii români au incendiat 18 case ale consătenilor lor romi.

În localitatea timişeană Cărpiniş, în ziua de 17 martie, românii s-au războit cu consătenii lor de etnie romă, astfel că au fost distruse cinci case ale romilor.

Tot în 1993 s-a derulat conflictul interetnic de la Hădăreni, din 20-21 septembrie, conflict care datorită publicităţii media şi implicării instituţiilor internaţionale s-a bucurat de o largă notorietate atât în ţară cât şi în străinătate, unde a trezit reacţii puternice. Totul a pornit de la o încăierare la cârciuma locală, încăierare în care un român a murit. Ulterior, s-a organizat o adevărată vendetă împotriva romilor, bilanţul conflictului fiind de trei etnici romi linşaţi şi optsprezece case incendiate şi distruse. Comunitatea romă a părăsit satul pentru a se pune la adăpost de furia românilor.

În 1997, patru persoane au fost arestate în cele din urmă în legătură cu evenimentele de la Hădăreni. Cei patru, care de altfel au fost condamnaţi la închisoare, au fost eliberaţi în 2000, în 2005 guvernul român ajungând la o înţelegere cu 18 victime, care au supravieţuit.

1994. În localitatea Racşa din judeţul Satu Mare, la 29 mai, un număr de nouă case au fost incendiate de către mulţimea furioasă de români, romii fiind nevoiţi să fugă din sat.

1995. Localitatea Băcu, din judeţul Giurgiu, a fost scena confruntărilor interetnice dintre români şi romi. Violenţele s-au soldat cu rănirea a două persoane şi incendierea a patru case ale romilor. Totul a pornit de la o încăierare dintre o

familie de români și un grup de tineri romi. În urma conflictului, romii au părăsit localitatea, revenind după ce în sat au descins circa 200 de jandarmi.

1998. La Valea Largă, în județul Mureș, tensiunile interetnice au escaladat, astfel că o familie de romi a fost nevoită să fugă din sat, casele sale fiind incendiate.

2003. La Craiova, romii din cartierul Fața Luncii au declanșat în septembrie 2003 o adevărată răscoală, reclamând tratamentul la care au fost supuși de către membrii clanului craiovean „Frăția”, care-i teroriza, printre altele interzicându-le accesul în numeroase cluburi, baruri sau restaurante ale urbei. Tensiunile interetnice au determinat ca un grup de circa 300 de romi din cartierul Fața Luncii, înarmați cu bâte, furci și topoare să iasă în stradă. În consecință, zona a devenit un adevărat câmp deătălie, totul culminând cu intervenția în forță a sute de polițiști înarmați, care au folosit și armele din dotare pentru a-i potoli pe romi, evitându-se astfel un conflict interetnic de amploare în Craiova.

2007. La Apata, în județul Brașov, între locuitorii satului a izbucnit în 22 august un conflict interetnic în care s-au implicat circa 200 de romi și 150 de maghiari, ultimii acuzându-i pe romi că fură din câmp lucerna și cartofii. Țăranii afectați au angajat chiar și echipe de pază, pentru a patrula noaptea, însă au fost bătuți de un grup de cinci indivizi. Ulterior, ambele comunități au fost nemulțumite, astfel că localnicii, atât romi, cât și maghiari, înarmați ca pentru război cu bâte, pietre și furci, s-au răfuit în centrul comunei,

conflictul încetând după ce în sat au descins circa 150 de jandarmi și polițiști.

2009. În satul Sânmartin, din județul Harghita, la data de 31 mai, un grup de romi s-au încăierat cu localnicii maghiari, doi săteni fiind bătuți. După lăsarea nopții, în sat s-au derulat lupte interetnice, trei dintre locuințele romilor fiind incendiate. Imediat după conflict, majoritatea romilor au părăsit satul, revenind ulterior, după calmarea spiritelor.

La Sâncrăieni, în județul Harghita în luna iulie a anului 2009, un grup de circa 300 de maghiari din sat au reușit, în ciuda prezenței unui număr consistent de polițiști și jandarmi să incendieze casa unui etnic rom. Prezența oamenilor legii a oprit însă grupul de la alte atacuri asupra romilor, acesta intenționând inițial să-i alunge pe consătenii romi din sat.

2011. La Racoș, în județul Brașov, în 8 aprilie, starea de tensiune a degenerat. Astfel, un grup de 350 de săteni români și unguri, înarmați cu furci, băte, topoare și leviere, au organizat un atac asupra romilor din localitate. Lucrurile au degenerat, după ce fiul primarului a fost luat la bătaie de patru etnici romi, chiar în fața casei sale. Ulterior, un grup de cinci romi care nu aveau legătură cu evenimentele a fost snopit în bătaie. Cert este că atacul îndreptat asupra romilor a fost oprit doar după ce o sută de jandarmi și polițiști au descins în localitate. Tensiunile interetnice au făcut ca satul să fie păzit de jandarmi și firme de pază.

2011. În orașul Piatra Neamț, în 6 august 2011, trupele de „mascați” au intervenit în forță, între două grupuri de

circa 40 de români și 60 de romi care se războiau în stradă. Scandalul s-a declanșat după ce o fetiță romă de nouă ani, a fost lovită de o vecină, pe motiv că aceasta i-ar fi bătut nepoata. Alertată, familia fetei a agresat-o în plină stradă pe româncă, iar de aici până la un război stradal nu a fost decât un pas. Din fericire, incidentele nu s-au soldat cu victime, intervenția forțelor de ordine prevenind o astfel de turnură nefericită a evenimentelor. (Gabriel Sala, www.descopera.ro)

Un Airbus se prăbușește la Balotești

Zborul TAROM 371 a fost un zbor internațional programat. Pe 31 martie 1995, avionul a decolat de pe aeroportul București Otopeni cu destinația Bruxelles. Zborul a fost operat de către TAROM, compania națională de zbor a României, cu un aparat Airbus A310-324 înmatriculat YR-LCC „Muntenia”, MSN 450, fabricat în 1987. Avionul era echipat cu două motoare Pratt & Whitney Canada, înregistrase 31.092 de ore de zbor și 6.216 cicluri. La scurt timp după decolare, aeronava s-a prăbușit pe un câmp de lângă localitatea ilfoveană Balotești. Accidentul s-a soldat cu 60 de morți (11 membri ai echipajului și 49 de pasageri).

Cauze oficiale: defecțiuni la motoare (tracțiunea asimetrică a motoarelor), posibila incapacitate (medicală) a pilotului comandant survenită în timpul zborului și comenzile insuficiente efectuate de către copilot în condițiile apariției primilor doi factori.

Piloți în acea zi erau comandantul Ilie Liviu Bătănoiu (48 de ani) și copilul Ionel Stoi (51 de ani). Avionul a decolat la ora locală 08:06 (06:06 UTC) și, la două minute după decolare, la 20 kilometri nord de municipiul București, în dreptul localității Balotești, a intrat în picaj. După urcarea peste altitudinea de 2.000 de picioare (circa 600 de metri), o stare de tracțiune asimetrică s-a dezvoltat datorită motorului 1, cel din partea stângă a aeronavei. Piloții au observat anomalia, iar copilul Stoi i-a cerut comandantului Bătănoiu să retragă flapsurile și bordurile de atac ale aripilor. Comandantul Bătănoiu a retras flapsurile, însă nu și bordurile de atac. Aeronava a început să piardă viteză și să se încline spre stânga.

La ora locală 08:08, asimetria de tracțiune a ajuns la valoarea maximă. Aeronava a început să se încline puternic spre stânga, atingând un unghi de 43 de grade. Cutia neagră dedicată datelor de zbor a înregistrat o tentativă de activare a pilotului automat numărul 1. După aceasta, a fost înregistrată o reducere continuă a tracțiunii motorului numărul 2, cel din partea dreaptă a aeronavei. Echipajul a decuplat pilotul automat, iar avionul a început să piardă rapid altitudine. Zborul 371 începuse picajul. În timp ce viteza creștea, avionul s-a răsucit pe axa longitudinală cu 180 de grade. Copilul Stoi a strigat: „Băi, s-a stricat aia!”. La momentul acela, avionul era în picaj de un unghi de 61 de grade. Avionul s-a prăbușit pe câmp, lângă localitatea Balotești, cu o viteză de 324 de noduri (167 m/s, 600 km/h).

Turnul de control București a încercat, apoi, să contacteze zborul RO371, însă fără succes. Turnul de control București a solicitat unei alte aeronave ce zbura în apropiere și

dispecerului TAROM să contacteze zborul 371. După confirmarea pierderii legăturii cu zborul 371, Turnul de control București a emis un cod DETRESFA. Au fost organizate echipele de căutare și salvare și, ulterior, acestea au găsit locul prăbușirii. Avionul a fost pulverizat la impact. Prăbușirea a creat un crater cu o adâncime de 6 metri. Nu a fost găsit nici un supraviețuitor, toți pasagerii (trei americani, un francez, doi spanioli, un thailandez, zece români și 32 de belgieni, printre care un copil de șase ani și un altul de patru luni), precum și toți membrii echipajului, și-au pierdut viața.

Ministerul Transporturilor susținea că accidentul aviatic de la Balotești (Ilfov) a fost provocat de „indisponibilitatea fizică a comandantului, suprapusă pe un defect nesemnălizat al sistemului automat de tracțiune (ATS – care stabilește tracțiunea necesară pentru fazele de zbor prin deplasarea mecanică a manetelor de comandă a motoarelor pe o poziție corespunzătoare), într-o fază a zborului în care timpul rămas copilotului pentru rezolvarea celor două evenimente nu a fost fizic suficient”.

Sursa citată preciza că, în momentul în care aeronava a atins altitudinea de aproximativ 600 de metri (2.000 de picioare) și avea o viteză de aproape 190 de noduri, a început să vireze spre stânga (către Balotești), potrivit comenzilor controlorilor traficului aerian. După respectarea tuturor comenzilor normale, sistemul automat de tracțiune (ATS) a trecut de la tracțiunea necesară pentru decolare la tracțiune inferioară pentru faza de zbor „urcare”.

Căpitanul zborului a fost Ilie Liviu Bătănoiu, în vârstă de 48 de ani. El acumulase un total de 14.312 ore de zbor, din care 1.735 ore pe Airbus A310. Absolvise Școala Militară

de Aviație „Aurel Vlaicu” în 1969. Înaintea zborului către Bruxelles fusese repartizat pe un zbor București-Tel Aviv. Făcuse ultimul antrenament în simulator pe acest model de avion în 12 noiembrie 1994, la Zürich, în Elveția.

Copilotul zborului a fost Ionel Stoi, în vârstă de 51 de ani. El acumulasese un total de 8.988 ore de zbor, din care 650 ore pe Airbus A310. Absolvisese Școala Militară de Aviație „Aurel Vlaicu” în 1968. Înaintea zborului către Bruxelles fusese desemnat pe un zbor Chicago-Shannon. Făcuse ultimul antrenament în simulator pe acest model de avion în 21 septembrie 1994, la Zürich, în Elveția.

Un monument dedicat memoriei celor ce și-au pierdut viața în accident se află în vecinătatea locului prăbușirii.

Echipa de investigare a descoperit că a fost o problemă cu motorul aeronavei. În timpul examinării înregistrărilor de zbor s-a descoperit că, în timpul urcării de după decolare, motorul numărul 1 poate trece în stadiul de „inactiv” (relanti) în timpul trecerii de la tracțiunea de decolare la tracțiunea de urcare. Motivul nu este cunoscut. După activitățile de mentenanță efectuate de către personalul tehnic, această disfuncție nu mai apăruse până la data de 16 martie 1995. Totuși, personalul tehnic a avertizat în legătură cu posibilitatea reapariției problemei. Din istoricul aeronavei, obținut de la FAA (Federal Aviation Administration), a rezultat că disfuncții similare au fost raportate și în cadrul exploatării aeronavei de către Delta Airlines.

Airbus Industrie avea cunoștință despre disfuncția ATS (Automatic Throttle System). Acest defect putea cauza fie blocarea ambelor manete ale motoarelor și deconectarea ATS, fie trecerea în inactiv a unuia dintre motoare și rămânerea

în tracțiune de decolare a celuilalt, totul în timp ce ATS rămânea conectat. La momentul accidentului, manualul de operare (FCOM – Flight Crew Operating Manual) eliberat de Airbus Industrie nu includea procedurile de corectare a anomaliei. Totuși, manualul eliberat ulterior de către TAROM și Swissair a inclus aceste proceduri.

Correspondența oficială cu organismele de investigare a accidentelor aviatice din Franța și Belgia (atașată la finalul raportului oficial) indică drept cauză unică pierderea controlului datorată lipsei acțiunilor adecvate din partea pilotului. Aceeași opinie o are un pilot instructor al American Airlines în timpul unei prezentări de siguranță. (<https://ro.wikipedia.org>)

Există opinii conform cărora accidentul a fost provocat intenționat și aceasta pentru că la bord se aflau persoane care dețineau documente referitoare la Revoluția română din 1989 și care urmau să ajungă peste hotare.

Printre pasagerii străini se găseau consulul Ambasadei Belgiei la București, Van Den Ameele, secretara ambasadorului Belgiei la București, Kathleen Hochart, Emilio Hap – funcționar al delegației Comisiei Europene la București, trei funcționari ai USAID – agenție americană pentru dezvoltare. Nici un corp nu a rămas întreg, trupurile fiind practic ciopârțite și împrăștiate pe câmp. Dosarul penal al acestui caz a zăcut mulți ani nesoluționat în sertarele Procuraturii, timp în care au dispărut din el, în mod straniu, multe probe importante. Există voci, chiar ale unor specialiști, care au indus ideea că cineva vrea să ascundă adevărata cauză a prăbușirii: o explozie în interiorul avionului. Rude ale unor

decedați merg chiar mai departe, susținând că a fost vorba despre un asasinat politic.

Catastrofa de la Balotești este obiect de studiu la Facultatea de Drept a Universității București, specializarea criminalistică. Petruț Ciobanu, profesorul care predă acest caz ca model de investigare, a comentat imaginile puse de Poliție la dispoziția facultății: „Comisia de investigare a accidentului a găsit cutia neagră, dar capacul de protecție al acesteia era spart. De regulă, cutiile sunt fabricate dintr-un material foarte dur – oțel –, care să reziste la impactul aeronavei cu solul. Motoarele au fost găsite în pământ într-un unghi de aproximativ 80 de grade. De obicei, o navă se prăbușește într-un unghi de aproximativ 30, 40 de grade (adică a căzut ca un bolovan, nu ca un avion). La locul accidentului, se vede un element de structură metalică la o distanță de aproximativ 3 metri de calea ferată, care prezintă urme de ardere pe interior. Rămâne de stabilit ce a produs acele urme de ardere”.

Vladimir Beliș, directorul de la acea vreme al Institutului de Medicină Legală Mina Minovici: „Explozia este cauza morții pasagerilor și a membrilor echipajului, nu carbonizarea. Explozia a avut loc în aer. Dacă mureau la impactul cu solul, cadavrele nu ar fi fost așa de fragmentate”.

Marian Bătănoiu, fratele căpitanului de pe aeronava Muntenia, Ilie Bătănoiu, a indus chiar ipoteza unui asasinat la comandă. El a susținut că s-ar fi găsit printre resturi un pașaport cu un nume care nu figura pe lista pasagerilor. „L-am întrebat pe procurorul criminalist Marian Nazat ce-i cu acel nume și el mi-a zis să-mi țin gura”, a declarat Marian Bătănoiu.

„S-au găsit probe care indică faptul că avionul a explodat în aer și pe urmă s-a prăbușit. E vorba de niște obiecte din

aeronavă descoperite la distanță foarte mare față de locul impactului. Acestea nu aveau cum să ajungă acolo decât dacă erau proiectate de la înălțime mare, în urma unei deflagrații”, a declarat Gheorghe Răcaru, fost director adjunct al TAROM în 2005.

În anul 2008, Consiliul Superior al Magistraturii (CSM) a constatat că Procuratura nu terminase investigația în cazul Balotești, iar o parte importantă a dosarului 712/P/1995, care avea inițial 1.081 de file, dispăruse. Nu a fost găsit nimeni vinovat pentru această dispariție suspectă. CSM a dispus atunci reconstituirea documentației. Nu s-a specificat însă cum ar fi putut fi reconstituite unele dovezi de la fața locului și chiar raportul final de expertiză. În orice caz, în anul 2012, „noul dosar Balotești” a primit Neînceperea Urmăririi Penale (NUP) din partea Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție. Oficial, accidentul s-ar fi produs din cauza unui complex de evenimente nefericite: în timp ce pilotului i-a venit rău, un motor s-a defectat, iar condițiile meteo nefavorabile și altitudinea mică l-au pus pe copilot în imposibilitatea de a redresa aeronava.

„Din investigațiile noastre, a rezultat că explozia a fost declanșată de ceva care a lovit avionul de jos în sus. Noi credem că la bord erau două persoane cu anumite documente legate de Revoluția din 1989, care nu trebuiau să ajungă peste hotare. A fost un asasinat politic”, a declarat, sub protecția anonimatului, ruda unuia dintre membrii echipajului. (*www.libertatea.ro*)

Alte păreri despre cel mai grav accident aviatic din istoria României susțin că este vorba de un act de răzbunare din partea unor cercuri mafiote!

Pentru amatorii de teorii ale conspirației, și nu numai, un articol ușor tabloidizat despre accidentul de la Balotești, din 1995, atunci când un Airbus TAROM s-a prăbușit la puțin timp după decolare:

„(...) Dosarul cu datele anchetei oficiale nu e disponibil. În schimb, rezultatul a fost făcut public: o problemă tehnică și eroarea piloților. Există voci, printre care și a fratelui căpitanului, care susțin că nu poate fi vorba de eroare umană. Dovezile sunt tulburătoare.

(...) Toți cei 60 de pasageri ai zborului Ro371 au decedat. Ancheta oficială indică faptul că la producerea catastrofei au contribuit o problemă tehnică (un motor a tras mai tare decât celălalt) și o eroare umană.

Există, însă, voci care contrazic acest rezultat. Marian Bătănoiu, fratele căpitanului de pe aeronava Muntenia, a strâns informații în primele zile de după accident și de-a lungul anilor care tind să indice o explozie la bord ce a dus la pierderea comenzilor avionului.

«În primul rând, Ilie (căpitanul) a mai avut problema cu motoarele, să-i tragă unul mai tare și a rezolvat-o. Mi-a povestit cu mult timp înainte să moară. În 1994, la Paris, alt echipaj Tarom a pierdut controlul unui avion identic cu cel prăbușit, tot la altitudine mică. Ei au redresat rapid aeronava, nu văd de ce în 1995 Ilie și Ionel Stoi nu ar fi reușit. La locul accidentului, resturile erau întinse pe o suprafață relativ mică, dar coada nu a fost găsită. Dacă un avion pierde coada în zbor, ia o traiectorie incertă, se rotește și se răstoarnă spre pământ. Iar ei s-au înfipt în pământ cu burta aeronavei în sus. Au fost martori oculari care spuneau că au văzut o explozie la coada avionului», și-a început Marian Bătănoiu

povestea. Disperat să găsească orice rest din cel care i-a fost frate, Marian a observat o serie de lucruri ciudate.

Marian Bătănoiu a recuperat mapa de zbor a fratelui său și, după cum ne-a povestit, actele de predare ale avionului (de dinainte să plece în cursă) conțineau numele lui Ilie Bătănoiu, dar semnătura pusă pe document nu i-ar fi aparținut.

«Îi știam semnătura! Era a altcuiva, iar Stoi nu semnase nici el!»

«Ofițerul radarului din capătul pistei de la Otopeni mi-a zis că avionul a dispărut de pe radar înainte să se audă buibuitura produsă de impactul aeronavei cu pământul», spune fratele pilotului.

Bătănoiu susține că s-ar fi găsit un pașaport cu un nume care nu figura pe lista pasagerilor.

«L-am întrebat pe procurorul criminalist Marian Nazat ce-i cu acel nume și el mi-a zis să-mi țin gura.»

«O persoană care a ascultat înregistrările dintre piloți mi-a relatat că Ilie a zis înainte să se prăbușească: *Suntem pierduți, nu-l mai controlăm!* Ei au trecut acolo că se aude un șuierat și că nu se înțelege. Poate au șters...», a încheiat Marian Bătănoiu.

În acea perioadă, autoritățile române o reținuseră la București pe japoneza Yukiko Ekita, care ar fi avut conexiuni cu gruparea teroristă niponă Aum. În presa vremii, s-a speculat faptul că autoritățile ar fi predat-o pe Ekita omologilor japonezi în capitala Thailandei, Bangkok, și că teroriștii ar fi atacat avionul pentru a se răzbuna pe noi.

«Printre resturi am văzut o piele de pe spatele cuiva, tatuată în întregime. Era un dragon și lângă se afla legitimația de poliție a unui thailandez. S-a spus apoi că acesta fusese

reprezentantul unei bănci. Poate era sub acoperire», a povestit Bătănoiu.

Primul comentariu la acest articol este semnat «George» și ridică alte semne de întrebare: «Compania Tarom, deși nu a avut o dotare de prima mână, datorită piloților români recunoscuți în lume a avut un coeficient de siguranță foarte bun.

Printre navele deja uzate și cumpărate la suprapreț de ex-premierul Petre Roman (...) se afla și aeronava Airbus A-310, botezată *Muntenia*. Construită în 1987, cumpărată în 1994, avea peste 31.000 ore de zbor și a fost reasigurată pentru circa 50 milioane de dolari de către Victor Stănculescu (...).

Pe 31 martie 1995, aeronava efectua cursa Bangkok, Thailanda – Bruxelles, Belgia. La București, echipajul precedent (din care a făcut parte Petre Ofmanski) a fost schimbat cu cel care a fost sacrificat prin atentatul de la Balotești. Ciudat este faptul că, imediat după prăbușire, acest Petre Ofmanski a declarat presei că aeronava s-a prăbușit din cauza unei erori de pilotaj. Această blamare instantanee a colegilor lui de schimb (dispăruți în mod tragic, printre care ar fi putut să se afle chiar el și ar fi trebuit să se cutremure) nu se face chiar dacă ar fi deținut tot adevărul legat de această prăbușire. Or, acest verdict se poate da (nu în fiecare caz cu certitudine) numai după studierea cutiilor negre și după luni sau chiar ani de investigare serioasă». (www.aviatiamagazin.com)

Cronologia morții

De-a lungul timpului, România a fost greu încercată de mai multe dezastre, atât de calamități naturale, cât și de accidente sau incendii produse din neglijența omului. Nu de puține ori, cauzele care au dus la producerea accidentelor au fost abuzul de putere și corupția. După toate aceste încercări, România încă nu știe cum să se protejeze de evenimente nedorite sau cum să reacționeze eficient în situații de urgență.

Iată o parte din alte mari dezastre din România, de la incendii, accidente, până la calamități naturale:

Incendii

2010: În urma incendiului de la maternitatea Giulești, șase bebeluși și-au pierdut viața, iar cinci au rămas cu urme adânci, din cauza unei instalații electrice improvizate care a cedat.

Tot în 2010, în incendiul de la centrul comercial Dragonul Roșu din București a murit un pompier în timp ce încerca să stingă flăcările. Peste el s-a prăbușit o structură

metalică. Pompierul în vârstă de 24 ani a murit în timp ce încerca să își salveze un coleg, ce a ajuns apoi la spital cu arsuri ușoare. Ulterior, tatăl pompierului s-a sinucis pentru că nu a putut face față durerii de a-și pierde copilul.

2014: Trei fete au ars de vii după ce un incendiu a cuprins un restaurant libanez, un club și un cazinou din municipiul Constanța. O singură colegă de-a lor, dansatoare, a fost salvată. Alte trei persoane au fost intoxicate cu fum.

2015: Incendiul din clubul Colectiv din București a avut loc în noaptea de vineri 30 octombrie 2015, în incinta unui club, situat în Sectorul 4 din București, într-o fostă hală a fabricii Pionierul. Incendiul s-a declanșat în timpul unui concert gratuit al trupei Goodbye to Gravity, cu ocazia lansării unui nou album, numit „Mantras of War”.

Focul a fost provocat de către artificiile folosite în timpul concertului, artificii care au dus la aprinderea buretelui poliuretanic (ușor inflamabil), folosit pentru antifonare, de pe un stâlp al clădirii. Flăcările s-au extins foarte repede în tot clubul provocând leziuni – în unele situații cauzatoare de moarte, prin combustie, asfixie, intoxicații cu monoxid de carbon și alte gaze, unui număr semnificativ dintre participanții la concert. Amploarea evenimentului a determinat Ministerul de Interne să instituie Planul roșu de intervenție, iar Guvernul României a decretat trei zile de doliu național. Ca urmare a protestelor masive care au urmat incendiului, au demisionat, pe 4 noiembrie 2015, Victor Ponta împreună cu guvernul său, și primarul Sectorului 4, Cristian Popescu Piedone.

În urma incendiului din 30 octombrie, la clubul Colectiv au decedat un număr de 64 de persoane. În afară de cele 26

de persoane decedate în incinta clubului și de una care a murit în drum spre spital, în faza inițială au fost identificate alte 186 de persoane rănite, din care 146 au fost spitalizate. În săptămânile de după incendiu, au decedat alte 33 de persoane.

Accidente rutiere

2004: În comuna Mihăilești, la 32 de kilometri sud de Buzău, a avut loc o explozie la încărcătura unui camion care transporta 20 de tone de azotat de amoniu, în condiții nesigure. Un crater cu adâncime de 6,5 metri și un diametru de 21 metri s-a format în jurul locului exploziei, iar bucăți de metal au fost aruncate pe o rază de 200 de metri afectând acoperișurile mai multor case din zonă. 18 persoane au murit, iar alte 13 au fost rănite.

2009: Un microbuz cu 16 persoane la bord a fost lovit de un tren de persoane la trecerea peste calea ferată din apropierea gării localității Scânteia. În accident au decedat 14 persoane printre care și un copil de 8 ani, iar alte 3 persoane au fost rănite grav.

2013: Un autocar cu turiști români a căzut într-o prăpastie de pe podul Grlo din Muntenegru, în urma accidentului pierzându-și viața 18 persoane, iar ceilalți 29 de pasageri fiind răniți. Un copil muntenegrean care era pe pod a fost acroșat ușor de autocar și a fost rănit. Potrivit martorilor, șoferul autocarului avea o viteză de circa 80-90 de km/h, în timp ce limita în zona respectivă era de 40km/h.

Cutremure

1977: Puternicul cutremur din '77 a avut o magnitudine de 7,2 grade pe scara Richter și o durată de circa 56 de secunde. Au fost peste 1.500 de victime, majoritatea în capitală. La nivelul întregii țări au fost circa 11.300 de răniți și aproximativ 35.000 de locuințe s-au prăbușit. Majoritatea pagubelor materiale s-au concentrat la București unde peste 33 de clădiri și blocuri mari s-au prăbușit. Orașul Zimnicea aproape a fost șters de pe fața Pământului.

1986: Cutremurul din 1986, cu o magnitudine de 7,1 grade pe scara Richter, a fost simțit în opt țări, afectând o mare parte a Europei de Sud-Est. Cutremurul s-a soldat cu cel puțin 150 morți, 558 răniți și 55.000 de clădiri distruse. În România, nu au fost victime.

Accidente aviatice

1995: Avionul YR-AMR s-a prăbușit la decolarea de la Verona. Avionul, închiriat pe 13 decembrie 1995 de Banat Air de la Romavia, trebuia să zboare de la Verona la Timișoara. S-a prăbușit la decolare datorită greutateii prea mari și a gheții acumulate pe aripi. În accident, au murit toți cei 41 de pasageri și 8 membri ai echipajului.

2014: Avionul, care transporta o echipă de cinci cadre medicale de la București la Oradea, a fost nevoit să execute o aterizare forțată în munții Apuseni, de la o altitudine de 1.400 m. În accident au murit comandantul Adrian Iovan

și studenta la medicină Aurelia Ion, iar pilotul și cei patru medici au fost răniți.

Accidente chimice

1979: La Întreprinderea de Medicamente București a explodat un vagon cisternă cu amoniac lichefiat, fiind încărcat cu 5 tone peste capacitate. Au murit 27 de persoane și au fost peste 175 intoxicați grav, iar zona a fost contaminată pe o suprafață de 1,5 Km².

1988: La Întreprinderea Chimică din Fălticeni, din neglijență s-au pompat 149 tone de acid sulfuric într-un rezervor cu 600 tone acetocianhidrină. S-a produs o reacție chimică în lanț care a dus la explozia rezervorului și formarea unui nor toxic. A fost contaminat râul Siret și a fost afectată o fermă de vaci din apropiere, unde au fost înregistrate 107 animale moarte. (www.zf.ro)

Lămuriri bibliografice

Pentru a aduna materialul documentar necesar realizării acestui nou volum din colecția „Istorii secrete” am consultat colecțiile unor cunoscute publicații, precum și arhivele lor online. Le rămân îndatorat colegilor de la Adevărul, Memoria, Historia, Formula As, Libertatea, Jurnalul Național, Evenimentul Zilei, Ziarul de Duminică, Click!, precum și celor de la Agenția Mediafax.

Recunoștința mea îi vizează în egală măsură și pe cei care gestionează resursele de pe internet ale site-urilor și blogurilor:

www.adevarul.ro

<http://anonimus.ro>

<http://a1.ro>

www.antena3.ro

www.aviatiamagazin.com

<http://bucuresti-strictsecret.blogspot.ro>

www.comunismulinromania.ro

www.contributors.ro

www.cotidianul.ro

<http://crispedia.ro>

www.cristoiublog.ro
www.cultural.bzi.ro
www.curentul.info
www.dcnews.ro
www.descopera.ro
<http://enciclopediaromaniei.ro>
<http://evz.ro>
www.fericiticeiprigoniti.net
www.gandul.info
www.gsp.ro
www.historia.ro
www.hotnews.ro
<https://identitatea.ro>
<http://istoriacomunismului.ilariontiu.ro>
www.istoriecontemporana.ro
www.istorie-pe-scurt.ro
<http://istorieveche.ro>
<https://istoriiregasite.wordpress.com>
<http://jurnalul.ro>
<http://m.cugetliber.ro>
www.monitorulcj.ro
www.napocanews.ro
www.obiectiv.info
<https://penitenciare.info>
www.procesulcomunismului.com
www.puterea.ro
www.rador.ro
www.replicahd.ro
www.ring.ro
<http://romanioliberala.ro>

<http://roncea.ro>

www.rtv.net

www.stelian-tanase.ro

www.stiripesurse.ro

www.timpul.md

www.universulargesean.ro

www.ziare.com

www.ziaristionline.ro

www.ziarulmetropolis.ro

www.ziuanews.ro

Foarte multe informații prețioase am cules din enciclopedia online Wikipedia (<https://ro.wikipedia.org/>).

Nefind o lucrare științifică (vreo „teză de doctorat”!), ci una de popularizare realizată prin procedeul agregării de informații din varii surse, nu am inclus note în subsolul paginilor în care să precizez data și locul unde au apărut fragmentele citate, ci doar am marcat preluările din presa scrisă și online cu ghilimele, citând explicit link-urile, spre a nu îngreuna/complica inutil lectura.

Am consultat și mai multe volume ce cuprind date și informații despre crimele și catastrofele uitate din istoria neagră a României:

Constantin Bacalbașa – *Bucureștii de altădată*, Ediția a II-a, Vol. I – 1871-1884, Vol. II – 1885-1901, Vol. III – 1901-1910, Vol. IV – 1910-1914, Editura Ziarului Universul, București, 1927-1935.

Radu Bellu – *Catastrofe, atentate și sabotaje la căile ferate din România (1860-1980)*, Editura Feroviară, București, 2009.

- Lavinia Betea – *Partea lor de adevăr*, Editura Compania, București, 2008.
- Lavinia Betea – *Povești din Cartierul Primăverii*, Editura Curtea Veche, București, 2011.
- Lavinia Betea, Florin-Răzvan Mihai, Ilarion Țiu – *Tiranul*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2015.
- Dan-Silviu Boerescu – *Istoria în roșu și negru. Crime, pedepse și execuții banditești*, Editura Integral, București, 2017.
- Dan-Silviu Boerescu – *Enigmele nedezlegate și ciudățeniile erotice ale crimelor care au zguduit Bucureștii*, Editura Integral, București, 2017.
- Lucian Boia – *Jocul cu trecutul. Istoria între adevăr și ficțiune*, Editura Humanitas, București, 1997.
- C. Botez, D. Urmă, I. Saizu – *Epopeea feroviară românească*, Editura Sport-Turism, București, 1977.
- G. Brătescu – *Ce-a fost să fie – notații autobiografice*, Editura Humanitas, București, 2003.
- Ion Bulei – *Scurtă istorie a românilor*, Editura Meronia, București, 1996.
- Adam Burakovski – *Dictatura lui Nicolae Ceaușescu. Geniul Carpaților*, Editura Polirom, Iași, 2011.
- Dumitru Burlan – *După 14 ani – Sosia lui Ceaușescu se destăinuie*, Editura Ergorom, București, 2003.
- Anton Caragea – *Pagini de istorie ascunsă*, Editura Cartier, Chișinău, 2004.
- Adrian Cioroianu – *Cea mai frumoasă poveste. Câteva adevăruri simple despre Istoria Românilor*, Editura Curtea Veche, București, 2013.
- Adrian Cioroianu – *Pe umerii lui Marx*, Editura Curtea Veche, București, 2005.

- Aurel Crișan – *Am fost brigadier pe mari șantiere naționale ale tineretului*, Editura Crișan, Deva, 1997.
- Lucia Demetrius – *Memorii*, Editura Albatros, București, 2005.
- Neagu Djuvara – *O istorie povestită pentru cei tineri*, ediția a IV-a, Editura Humanitas, București, 2002.
- Vlad Georgescu – *Istoria românilor de la origini până în zilele noastre*, Editura Humanitas, București, 1992.
- Keith Hitchins – *Scurtă istorie a României*, traducere de Lucia Popovici, Editura Polirom, Iași, 2015.
- Keith Hitchins – *România: 1866-1947*, ediția a IV-a, traducere din engleză de George G. Potra și Delia Răzdolescu, Editura Humanitas, București, 2013.
- General Ion Ioniță – *Umăr la umăr cu poporul*, Editura Militară, București, 1971.
- C. Neagu, D. Marinescu, R. Georgescu – *Fapte din Umbră*, vol. I-III, Editura Politică, București, 1977.
- Dumitru Popescu – *Cronos autodevorându-se. Memorii*, vol. I-VI, Editura Curtea Veche, București, 2005-2007.
- Titus Popovici – *Disciplina Dezordinii*, Editura Mașina de scris, București, 1998.
- George Potra – *Din Bucureștii de ieri*, vol. I-II, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1990.
- Costin Scorpan – *Istoria României. Enciclopedie*, Editura Nemira, București, 1997.
- Ioan Scurtu, Theodora Stănescu-Stanciu, Georgiana Margareta Scurtu – *Istoria Românilor între anii 1918-1940*, Editura Universității din București, București, 2001.
- *** – *Bibliografia Românească Modernă*, volumele I-IV, Editura Academiei Române, București, 1984-1996.

Mulțumirile mele se îndreaptă către colectivul **Anticariatului UNU**, Str. Academiei, 4-6, București, care m-a ajutat cu profesionalism în activitatea de documentare, ca și în cazul altor cărți semnate de mine. (www.anticariat-unu.ro)

Colecția ISTORII SECRETE

prezentată de Dan-Silviu Boerescu

Am fost prea multă vreme prizonierii stereotipurilor patriotarde din manualele de istorie, care au falsificat – vreme de mai multe generații – semnificația unor fapte și evenimente care ne definesc ca popor. Uneori, trucajele propagandistice s-au realizat prin omisiune, alteori prin folosirea de clișee specifice luptei de clasă de inspirație sovietică.

Însă, în momentul de față, când accesul liber la informație nu mai este o utopie, putem puncta altfel o sumedenie de episoade istorice și putem privi personajele exponențiale ale diferitelor epoci în toată complexitatea lor umană, fără teama de a deveni culpabili în ochii cenzurii, dar și cu riscul inherent de a șoca naționaliștii, protocroniștii sau extremiștii, indiferent de culoare lor politică.

Spre descifrarea istoriei secrete a României!

Un proiect editorial

INTEGRAL

Volumul I

Cele mai murdare crime politice din istoria modernă a României

Secolul XX a fost marcat de o succesiune de întâmplări tragice – asasinate politice sau felurite „accidente” ale unor lideri români, care au hrănit toate o mulțime de scenarii și teorii ale conspirației. Au murit, în circumstanțe care ridică multe semne de întrebare, personalități care au marcat decisiv epoca lor și care au avut orientări ideologice de toate culorile – liberali, țărâniști, carliști, legionari, comuniști etc., uniți între ei numai de caracterul violent al sfârșitului fiecăruia, provocat de glonț, otravă, rangă sau baionetă.



Volumul II

Clipele astrale ale istoriei României Zece zile incredibile care ar fi putut schimba destinul țării

Ziua în care, în anul 44 î. Hr., Burebista a fost asasinat și cea de Crăciun, în 1990, când Regele Mihai s-a întors prima oară în România după mai bine de patru decenii de exil, dar a fost izgonit din nou din țară, ziua în care, în august 1601, Mihai Viteazul a fost ucis la Câmpia Turzii și cea, din august 1991, când Republica Moldova și-a declarat independența față de Uniunea Sovietică dar nu s-a reîntors la sânul Patriei-Mamă... sunt doar câteva momente istorice în care România și-a ratat destinul.

Volumul III

Pagini din istoria țării pe care am vrea să le uităm

Istoria unei țări nu se compune doar din momente glorioase, de apoteoză și triumf, când mulțimile exultă de fericire, iar conducătorii sunt nimbați de haloul gloriei. Din nefericire, adesea memoria colectivă reține traumatizant momentele oribile ale decăderii și agoniei. Nici în cazul poporului român acestea nu au lipsit. De pildă, atunci când Constantin Brâncoveanu și fiii săi au fost uciși și mutilați barbar la Stambul sau atunci când, în 1812, într-o sală a Hanului lui Manuc, Rusia țaristă ne fura prima oară Basarabia, sau atunci când, pe 30 august 1940, la Viena, cu complicitatea lui Hitler și a lui Mussolini, Horthy împlânta pumnalul în trupul Transilvaniei, ori atunci când, în decembrie 1989, cripto-comuniștii confiscau revolta populară...



Volumul IV

Zece mistere fascinante ale spațiului carpato-danubiano-pontic

Sfinxul din Bucegi, Kogaion – polul energetic al Planetei, „Gura de Rai” – locul cu „energie pură” din Carpați (certificat de NASA), tunelurile din Dobrogea, aurul dacic ascuns în munți, tăblițele de aur de la Sinaia, Tărtăria și prima scriere a lumii, comorile templierilor de la Câmpulung Muscel, orașul subteran de sub Sarmisegetuza, Androniconul, scheletele uriașe din Lunca Dunării și... România încă mai are enigme incredibile de descifrat!

Volumul V

Românii neștiuți din spatele marilor personalități ale omenirii și secretele lor odioase

Pare incredibil dar, într-un moment sau altul, lideri mondiali precum Stalin, Hitler și, chiar, Churchill au cochetat, în diverse maniere, cu ideea distrugerii României. În trecutul istoric, asemenea exemple pot fi găsite cu duiumul. Nici prezentul nu ne scutește de asemenea scenarii abracadabrante...



Volumul VI

Cei ce au încercat să distrugă România... și aproape au reușit. Ipoteze despre motivațiile lor ascunse

Pare incredibil dar, într-un moment sau altul, lideri mondiali precum Stalin, Hitler și, chiar, Churchill au cochetat, în diverse maniere, cu ideea distrugerii României. În trecutul istoric, asemenea exemple pot fi găsite cu duiumul. Nici prezentul nu ne scutește de asemenea scenarii abracadabrante...

Volumul VII

Aurul, uraniul și alte comori furate din România Noi scenarii despre marile jafuri naționale

După cucerirea Daciei, Traian a luat atâta aur din comoara lui Decebal încât timp de doi ani a oferit cetățenilor Romei petreceri cu mâncare și lupte de gladiatori (*panem et circenses*) gratis. În epoca societăților mixte româno-sovietice (faimoasele Sovrom-uri), în contul achitării „datoriilor de război”, rușii ne-au luat uraniul și alte substanțe rare și prețioase. Astăzi, munții noștri se golesc de păduri în ritm accelerat...



Volumul VIII

Noua ordine europeană Teoria conspirației privind dezmembrarea României și reîmpărțirea Bătrânului Continent

Chiar dacă, deocamdată, separarea Cataloniei de Madrid și dezmembrarea Spaniei au eșuat, tendința de atomizare a Europei, începută o dată cu spargerea în bucăți a fostei Iugoslavii și ruperea Cehoslovaciei, probabil va continua. Franța, Italia sau Marea Britanie par a fi victime predestinate, însă nici România nu este iertată de astfel de amenințări: vă spune ceva „Țara Secuilor”? Surpriza este că nu este singura astfel de încercare...

Volumul IX

Marile manipulări din istoria României Teroriștii din decembrie 1989 – realitate, ficțiune sau manipulare criminală?

„Teroriștii” care ne-au înspăimântat în timpul Revoluției au început să fie pregătiți încă din 1968. Deloc întâmplător, în martie 1989 într-o revistă militară românească se publica studiul *Lupta de rezistență în cadrul războiului de apărare a patriei. Particularități ale participării unităților centrale și teritoriale de securitate la organizarea luptei de rezistență pe teritoriul vremelnice ocupat de inamic*. Istoricii au remarcat că „tema era discutată de mai mulți ani și au existat numeroase ședințe și dezbateri la care participau cadre din Securitate, Armată, Gărzi Patriotice și partid. Au fost elaborate variante de lucru și s-au adus îmbunătățiri periodice ale planurilor, în funcție de realitățile schimbătoare de-a lungul timpului”...

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Volumul X

Operațiuni secrete ale unor puteri străine în România

Scena Revoluției din Decembrie 1989 a fost doar una dintre cele pe care au evoluat agenții unor puteri străine, încercând și, uneori, reușind să influențeze evenimente epocale din istoria noastră, în care oamenii cu dublă sau multiplă comandă, reprezentând interesele imperiilor vecine au ajuns foarte aproape sau chiar în vârful piramidei politice autohtone.

Volumul XI

Odissea marilor spioni români din secolul XX

Mihail Moruzov este numele celui care se trage din cazacii zaporojeni refugiați din Caucaz în România. Născut la 18 septembrie 1887, în satul Zebil din Tulcea, într-o familie cu opt copii, Moruzov avea să devină, cu voia sa și împins de instinct, părintele serviciilor secrete românești. Cu toate că a făcut doar trei clase primare, inteligența și flerul tulceanului l-au transformat în timp într-unul dintre cei mai apreciați spioni ai Europei. Maria Tănase, Elena Constantinescu alias Helen O'Brien, Veturia Goga sunt cele mai cunoscute spioane române, unele în acte, altele doar bănuite de așa ceva. Iar gălățeanca Vera Atkins a devenit unul dintre șefii serviciului de spionaj britanic din timpul ultimei conflagrații mondiale.



Volumul XII

Tainele Marii Uniri de la 1 Decembrie 1918

Actul istoric înfăptuit la 1 Decembrie 1918 a constituit apogeul unor acțiuni politice, militare și diplomatice care, multă vreme, au fost sau sunt încă învăluite în mister, protagoniștii lor fiind unii dintre marii eroi necunoscuți sau abia intuiți ai acelor împrejurări istorice de o însemnătate vitală pentru națiunea română...

Volumul XIII

Războaiele balcanice și alte momente din istoria militară a României despre care se vorbește mai puțin

Cele două Războaie balcanice au anticipat în multe feluri tot ceea ce s-a întâmplat cu România în cele două războaie și în perioadele ce au urmat acestor mari confruntări militare, dar și în perioadele de mari prefaceri istorice care le-au urmat acestora. De ce, totuși, în aceste condiții, cele două importante confruntări regionale sunt de obicei trecute cu vederea de cărțile de istorie? Și e adevărat că, în 1968, tancurile Tratatului de la Varșovia au încercat să treacă granițele dinspre Ungaria și URSS?



Volumul XIV

Basarabia, Bucovina, Cadrilaterul, Maramureșul istoric și alte ținuturi disputate de români

Rușii și ucrainenii ne-au luat, de mai multe ori, Basarabia, Bucovina, Ținutul Herța, Maramureșul istoric (pe care l-au administrat un pic și cehii), Insula Șerpilor și Gurile Dunării. Polonezii au stăpânit părți ale Bucovinei, pe care au avut-o și austriecii, care au primit câteva decenii și... Oltenia. Cu bulgarii ne-am disputat Cadrilaterul, existând discuții și asupra Dobrogei. Nici cu sârbii nu au lipsit discuțiile asupra Banatului...

Volumul XV

Secretele închisorilor românești

În perioada interbelică și a celui de-Al Doilea Război Mondial deținuții comuniști au fost închiși în penitenciare și lagăre. La fel și piloții americani doborâți de apărarea antiaeriană deasupra Bucureștiului și a câmpurilor petrolifere de pe Valea Prahovei. Mai apoi, nu este deloc clar ce s-a întâmplat cu protagoniștii „marelui jaf comunist” din 1959 sau cu *serial killer*-ul Râmaru în închisoare și cum reușeau să evadeze unii deținuți pe vremea lui Ceaușescu...

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Volumul XVI

Crime și catastrofe uitate din istoria neagră a României

O colonie muncitorească din apropierea șantierului unei hidrocentrale este spulberată într-o noapte de o revărsare de ape, care au luat cu ele zeci de vieți omenești. Sute de brigadieri entuziaști sau „dușmani ai poporului” trimiși la reeducare pier la Canal și pe faimoasele șantiere ale tineretului. Două mari accidente aviatice, adevărate catastrofe, au avut loc în Banat și în Transilvania în perioada comunistă. Inundațiile din anii 1970-1975 fac numeroase victime. Trei teribile catastrofe feroviare din anii '30 fac sute de victime, iar o a patra se petrece în 1968. În 1930, o biserică a ars cu 118 oameni înăuntru. Un autobuz care circula pe ruta Suceava-Botoșani s-a răsturnat de pe un pod într-o mlaștină adâncă, la Hunțani. În urma accidentului

din 1980 au murit 48 de oameni. Dezastrul de la Certej din 1971, provocat de ruperea digului și alunecarea muntelui de steril din iazul de decantare al exploatării miniere, a provocat 89 de morți și 76 de răniți. Iar în 1974, la Iași, un șofer de camion era pe punctul de a porni un război interetnic după ce, din răzbunare, a călcat cu o mașina grea o șatră de țigani, curmând 24 de vieți.



Volumul XVII

Secretele medicinei legale românești

Ce s-a întâmplat în realitate cu penisul lui Terente din muzeul Institutului de Medicină Legală din București, care era, de fapt, o butaforie? Și cum a reușit Mina Minovici să mumifice corpul portarului de la IML mai bine decât trupurile faraonilor? Iar Nicolae Minovici a fost fratele celebrului legist căruia Institutul Național de Medicină Legală îi poartă numele. Ca și fratele său, și-a dedicat viața științei și a recurs la metode extreme pentru a-și pune în practică studiile. A cercetat efectele agoniei prin autostrangulare și a fost el însuși cobai, spânzurându-se de 12 ori!

Volumul XVIII

Enigmele românești ale celui de Al Doilea Război Mondial

Avea România vreo șansă să lupte pentru a împiedica pierderile teritoriale din vara lui 1940? De ce armata română, după ce a recuperat Basarabia, a continuat să lupte și dincolo de Nistru? De ce nu ne-am retras trupele de la Stalin-grad? Ce s-a întâmplat, de fapt, la Odesa când partizanii (evrei?) au aruncat în aer comandamentul trupelor române? Care sunt explicațiile masacrului de la Cotul Donului, în 1942, când au pierit peste 150.000 de soldați ai noștri? Și dacă Antonescu era lăsat să întoarcă el armele în august 1944? Cum au ocupat Budapesta a doua oară românii în 25 de ani? Ce au făcut la Viena și în Munții Tatra?



Volumul XIX

Întoarcerea lui Dracula: Vârcolaci, strigoi și alți monștri atestați în România

Înainte de proliferării mitului lui Dracula a existat o contesă transilvană însetată de sânge de fecioară. Dacii, ca să-și înspăimânte dușmanii, foloseau capete de lup împăiate continue cu trupuri de șarpe în loc de steaguri de luptă. În 2015, o femeie din Brașov a divorțat de soțul ei după ce, în nopțile cu lună plină l-a urmărit și a descoperit că acesta, în pielea goală, ataca animalele și le mușca de gât...

Fenomenul Maglavit și alte minuni petrecute pe teritoriul românesc

În vara anului 1935, o Românie întreagă n-avea ochi decât pentru Maglavit, localitatea din Oltenia în care ciobanul Petrache Lupu pretindea că l-a văzut și a vorbit cu Dumnezeu. Foarte repede, societatea s-a împărțit în tabere: unii i-au zis ciobanului analfabet „nebun”, alții „sfânt”, iar unii au bănuțit că-i vorba de o escrocherie. Cert e însă că puhoai de oameni au pornit-o înspre Maglavit, convinși de virtuțile tămăduitoare ale locului. În mai 2015, mii de pelerini au ajuns la Pușcași, un sat din vecinătatea Vasluiului, pentru a se ruga lângă un tablou cu Arsenie Boca, despre care localnicii afirmă că lăcrimează. Iar în iunie 2015, o familie din satul arădean Semlac afirma că a observat cum curge mir dintr-o icoană care îl înfățișă pe Arsenie Boca. Sute de credincioși din zonă au venit în pelerinaj la casa localnicilor, pentru a vedea minunea.

COLECȚIA REGALĂ



prezentată de Dan-Silviu Boerescu



Istoria modernă a României (1866-1947 și, în fapt, până în prezent) este imposibil de înțeles fără analiza istoriei Casei Regale a României, ale cărei personaje, de la Carol I la Mihai I, au marcat decisiv momentele cele mai importante ale ultimului veac și jumătate al Principatelor, Regatului și – vai! – Republicii Populare/Socialiste sau, revenind în vârtoarea clipei, al unei României fără de noimă și identitate precisă, parcă mereu pierdută în caruselul european și mondial.

Fără contribuția novatoare a Casei Regale nu se știe când și cum România ar fi putut trece din feudalismul întârziat direct în epoca modernă, cum fără acțiunile inspirate și deciziile înțelepte luate (uneori, contra inimii și a glasului sângelui!) de Suverani (Regele Carol I, Regele Ferdinand și Regina Maria) niciodată nu s-ar fi putut înfăptui, la 1 Decembrie 1918, unica Românie Mare.

Recunoscând rolul istoric jucat de cele cinci generații ale Familiei Regale a României, nu putem să le negăm acestora nici calitatea de oameni ai timpului lor (...nu doar ai eternității!), de ființe investite nu doar cu prerogativele dinastice, ci și cu atributele lor pur umane, care au creionat și personalitățile puternice ale unor ființe adesea pătimașe și chiar contradictorii, pe care nu ne-am propus să le

idealizăm în vreun fel. Din amalgamul de trăsături, uneori destul de greu de armonizat, au reieșit figuri luminoase, fascinante și, în ciuda locurilor comune livrești, absolut surprinzătoare. Vă invităm să le devoalăm împreună în filele (pe care unii le-ar putea considera, pripit, iconoclaste) ale cărților din Colecția REGALĂ!



Un proiect editorial
INTEGRAL

SFINȚI, DUHOVNICI ȘI MĂRTURISITORI ROMÂNI

Despre români s-a spus, adesea cu o îndreptățire piezișă, că, bântuiți fiind de o toleranță ecumenică extremă, nu au o vocație mistică profundă.

Dar galeria Sfinților și Mucenicilor emblematici, a venerabililor Duhovnici și a marilor Mărturisitori români este mult mai complexă decât s-ar crede, fiind populată cu o mulțime de personaje excepționale, care s-au sacrificat pentru credință și neam, luminând un popor iubitor de Dumnezeu și tradiție creștinească.

**Un proiect editorial
INTEGRAL**

